Quatre-vingt-septième année. — N° 152. Le Numéro : 35 francs. Lundi 27 et Mardi 28 Juin 1955.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

LOIS ET DÉCRETS

ARRÊTÉS, CIRCULAIRES, AVIS, COMMUNICATIONS, INFORMATIONS ET ANNONCES

ABONNEMENTS	LOIS ET DÉCRETS			Documents administratifs	DÉBATS			Conseil économique		Documents		
					Assemblée nationale	Conseil de la République	Assemblée Union française	Avis et Rapports	Bulletin	Assemblée nationale	Conseil de la République	Assemblée Union fr.
C. C. P. : 9063.13, Paris	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN
	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS
Métropole et Outre-mer . .	3.450	1.800	950	300	800	600	400	250	550	1.000	500	250
Etranger.	6.600	3.400	1.750	500	2.100	1.600	800	450	850	1.700	800	400

L'Édition des LOIS ET DÉCRETS comprend : les textes des lois, décrets, arrêtés, circulaires, avis, informations, annonces et tables mensuelles.

Les Éditions des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE, du CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE et de l'ASSEMBLÉE DE L'UNION FRANÇAISE comprennent le compte rendu *in extenso* des séances, les questions écrites et les réponses des ministres.

Éditions du CONSEIL ÉCONOMIQUE { Avis et rapports ; Bulletin analytique des séances.

Les Éditions des DOCUMENTS de L'ASSEMBLÉE NATIONALE, du CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE et de l'ASSEMBLÉE DE L'UNION FRANÇAISE comprennent les projets et propositions de loi, rapports et avis des commissions.

L'Édition des DOCUMENTS ADMINISTRATIFS comprend les rapports et statistiques des administrations.

Les tables annuelles sont fournies gratuitement aux abonnés.

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION : 31, Quai Voltaire, Paris (7e). — Tél. : LIT 27-91

SOMMAIRE

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

Discours prononcé par M. le Président de la République, à Marseille, le 24 juin 1955 (p. 6396).

DECRETS, ARRETES ET CIRCULAIRES

Présidence du conseil.

Arrêté portant nomination d'un conseiller auprès du ministre délégué à la présidence du conseil (p. 6397).

Ministère de la justice.

Décret n° 55-835 du 23 juin 1955 portant extension au personnel enseignant des services extérieurs de l'éducation surveillée de l'indemnité forfaitaire spéciale de l'éducation nationale instituée par le décret n° 54-543 du 26 mai 1954, modifié par le décret n° 54-1086 du 8 novembre 1954 (p. 6397).

Arrêté du 15 juin 1955 portant classement du jury de l'examen d'aptitude aux fonctions de suppléant rétribué de juge de paix en Algérie (p. 6397).

Arrêtés portant nominations, acceptation de démissions et conférant l'honorariat (officiers publics et ministériels) (p. 6397).

Ministère des affaires étrangères.

Décret n° 55-836 du 2 avril 1955 portant publication de la convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C.I.V.), de la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.V.) et des actes annexes (p. 6399).

Décret n° 55-837 du 23 mai 1955 portant publication de l'accord complémentaire n° 2 à la convention générale du 12 novembre 1949 entre la France et le Grand-Duché de Luxembourg, relatif au régime de sécurité sociale applicable aux travailleurs frontaliers, signé à Paris le 19 février 1953 (p. 6416).

Décret du 23 juin 1955 portant titularisation d'agents temporaires ayant participé de façon active et continue à la Résistance au titre de la loi n° 54-1124 du 26 septembre 1954 (p. 6417).

Décret n° 55-838 du 25 juin 1955 fixant les dispositions applicables aux agents contractuels des services temporaires pour l'Allemagne et l'Autriche (p. 6417).

Arrêté du 25 juin 1955 fixant la date de dissolution du cadre temporaire des services des affaires allemandes et autrichiennes (p. 6418).

Ministère de la défense nationale et des forces armées.

Décret du 23 juin 1955 portant nomination dans le corps des ingénieurs militaires de réserve des travaux de l'air (p. 6418).

Décret portant nominations (armée de terre, réserve) (rectificatif) (p. 6418).

Arrêté du 18 juin 1955 portant ouverture de crédits et rectificatifs (fonds de concours) (p. 6419).

Arrêté du 22 juin 1955 autorisant l'ouverture d'un concours pour le recrutement de sténodactylographes stagiaires à l'administration centrale de la marine (p. 6419).

Arrêté du 24 juin 1955 portant transfert de crédits du budget de la défense nationale (section commune) au budget du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme (aviation civile et commerciale) (p. 6419).

Liste des candidats admis à prendre part au concours d'entrée à l'école des officiers d'administration de la marine en 1955 (p. 6419).

Liste d'admission à l'école d'état-major en 1955 (17e promotion) (rectificatif) (p. 6420).

Tableau d'avancement concernant les sous-officiers d'active des troupes coloniales prisonniers de guerre libérés à la suite des accords de Genève de 1954 (additif) (p. 6420).

Ministère de la France d'outre-mer.

Décret n° 55-839 du 23 juin 1955 modifiant et complétant le décret du 17 août 1953 fixant les conditions d'application de la loi du 7 janvier 1952 qui a institué dans les territoires d'outre-mer, au Cameroun et au Togo un système de perception immédiate d'amendes forfaitaires sur certaines contraventions de simple police (p. 6150).

Arrêté du 21 juin 1955 fixant le tableau d'équivalence entre les grades, classes et échelons du corps du génie rural métropolitain et du corps du génie rural de la France d'outre-mer (p. 6150).

Arrêté du 22 juin 1955 fixant l'échelonnement indiciaire applicable aux professeurs titulaires de chaire à l'école nationale de la France d'outre-mer (p. 6151).

Arrêté du 22 juin 1955 fixant l'échelonnement indiciaire des ingénieurs d'agriculture de la France d'outre-mer (p. 6151).

Arrêtés portant mises en position de mission et annulant certaines dispositions d'un précédent arrêté:

Agriculture (p. 6152).

Enseignement et jeunesse (p. 6152).

Service de santé (p. 6152).

Travaux publics (p. 6152).

Tour de service outre-mer des fonctionnaires civils appartenant aux cadres régis par décret et additif (p. 6152).

Ministère de l'éducation nationale.

Décret du 23 juin 1955 portant attribution de noms patronymiques à divers centres d'apprentissage (p. 6152).

Décret du 23 juin 1955 portant nomination d'un professeur au Muséum national d'histoire naturelle (p. 6153).

Décret portant transformation du collège moderne et technique municipal de garçons d'Hénin-Liétard (Pas-de-Calais) en collège national technique et moderne (rectificatif) (p. 6153).

Arrêté du 4 juin 1955 fixant les programmes limitatifs du concours d'admission en première année de l'école normale supérieure d'enseignement technique (sections D, E, F, G) (p. 6153).

Arrêté du 6 juin 1955 fixant le budget autonome primitif de l'école nationale supérieure des beaux-arts (p. 6153).

Arrêté du 11 juin 1955 instituant une régie d'avances et de recettes (p. 6153).

Arrêté du 15 juin 1955 portant majoration du taux des indemnités de frais d'études allouées aux pensionnaires de l'académie de France à Rome (p. 6153).

Arrêté du 16 juin 1955 créant un institut rattaché à la faculté mixte de médecine et de pharmacie d'Aix-Marseille (p. 6154).

Arrêté du 16 juin 1955 relatif à l'épreuve de deuxième langue vivante étrangère de la série moderne du baccalauréat (p. 6154).

Arrêtés portant promotions, réintégration, mutation, détachements, radiation et annulant les dispositions d'un précédent arrêté (jeunesse et sports) (p. 6154).

Ministère des travaux publics, des transports et du tourisme.

Décret du 23 juin 1955 portant promotion d'ingénieurs en chef des ponts et chaussées (p. 6398).

Ministère de l'industrie et du commerce.

Arrêtés du 22 juin 1955 portant ouverture de crédits (fonds de concours et legs et donations) (p. 6398).

Ministère de l'agriculture.

Arrêté du 23 juin 1955 fixant les taux et les modalités d'assiette et de recouvrement des cotisations dues au centre technique de la canne et du sucre de la Réunion (p. 6398).

Ministère du travail et de la sécurité sociale.

Décret n° 55-840 du 27 juin 1955 portant règlement d'administration publique pour l'application du décret n° 55-568 du 20 mai 1955 modifiant l'ordonnance n° 45-2454 du 19 octobre 1945 fixant le régime des assurances sociales applicable aux assurés des professions non agricoles (p. 6151).

Arrêté du 27 juin 1955 déterminant les conditions dans lesquelles est supprimée la participation des assurés aux frais médicaux, pharmaceutiques, d'hospitalisation et de cure (p. 6157).

Arrêté du 27 juin 1955 portant exonération de la participation aux frais médicaux, pharmaceutiques, d'hospitalisation et de cure des assurés ayant obtenu le bénéfice de l'assurance de la longue maladie (p. 6158).

Arrêté portant nomination de membres du conseil d'administration de la caisse nationale de sécurité sociale (p. 6158).

Arrêté portant désignation de médiateurs en application de l'article 8 du décret du 11 juin 1955 (p. 6158).

Ministère de la santé publique et de la population.

Arrêté portant nomination des membres du comité technique du fonds spécial des unions d'associations familiales (p. 6399).

Ministère des postes, télégraphes et téléphones.

Décret n° 55-841 du 24 juin 1955 modifiant le décret n° 45-062 du 8 décembre 1945 fixant les taux et conditions d'attribution des indemnités allouées au personnel des services extérieurs des postes, télégraphes et téléphones à des titres divers (p. 6158).

Décret n° 55-842 du 25 juin 1955 concernant le prix de vente des roulettes de timbres-poste (p. 6159).

INFORMATIONS PARLEMENTAIRES

Assemblée nationale. — Ordre du jour. — Liste des projets, propositions ou rapports mis en distribution. — Convocations de commissions. — Rectifications aux comptes rendus *in extenso* des séances des 22 et 23 juin 1955 (p. 6159).

Conseil de la République. — Ordre du jour. — Liste des documents mis en distribution. — Réunions de commissions (p. 6160).

INFORMATIONS RELATIVES A L'ASSEMBLEE DE L'UNION FRANÇAISE

Ordre du jour. — Liste des projets, propositions ou rapports mis en distribution (p. 6161).

AVIS, COMMUNICATIONS ET INFORMATIONS

PRÉSIDENCE DU CONSEIL

Avis relatif à l'édition et à la mise en vente de publications officielles de la présidence du conseil (direction de la documentation) (p. 6162).

MINISTÈRE DES FINANCES ET DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES

Avis aux importateurs de produits originaires et en provenance d'Irlande (p. 6162).

Résultats du tirage de la tranche spéciale du Grand Prix de Paris de la loterie nationale 1955 (p. 6164).

Avis relatif au tirage de la vingt-quatrième tranche de la loterie nationale 1955 (p. 6165).

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE

Avis aux importateurs de produits originaires et en provenance d'Irlande (p. 6162).

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

Décision du 16 juin 1955 relative à la réduction du taux de base des redevances à percevoir pour l'usage des installations aménagées en vue de la réception des passagers de l'aérodrome de Biarritz-Bayonne-Anglet (p. 6165).

Tarifs de transport présentés à l'homologation ministérielle par les chemins de fer d'intérêt général (p. 6165).

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE

Avis aux importateurs de produits originaires et en provenance d'Irlande (p. 6162).

Avis aux exportateurs de produits d'exploitation forestière et de scierie à destination de la république fédérale d'Allemagne (p. 6165).

MINISTÈRE DES AFFAIRES MAROCAINES ET TUNISIENNES

Avis de concours pour le recrutement d'adjoints de contrôle stagiaires au Maroc (p. 6170).

MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE

Avis aux importateurs de produits originaires et en provenance d'Irlande (p. 6162).

Annonces (p. 6171).

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

Discours prononcé par M. le Président de la République à Marseille, le 24 juin 1955.

Il me tardait de revoir Marseille. Et pour bien des raisons. Il y entrait, je le confesse, une part de plaisir personnel, — souvenirs de nombreux séjours, souvenirs de partance vers des rives proches ou lointaines, souvenirs qui, pour moi comme pour tant de voyageurs, pour ceux surtout qui vous viennent des brumes septentrionales, font de Marseille un port d'attachement nostalgique.

Mais ce n'est pas là ce qui surtout me faisait souhaiter ce voyage officiel où a bien voulu m'accompagner une délégation exceptionnellement nombreuse du Gouvernement de la République.

J'ai de plus hauts motifs pour vous remercier, monsieur le maire, messieurs les présidents, vous et vos collègues du Parlement, de la municipalité, du conseil général et de la chambre de commerce, d'avoir bien voulu me convier à la visite qu'un Président de la République doit à la deuxième capitale de la France, capitale française des mers et des océans, porte majeure de l'Union française et de la plus vaste partie du globe terrestre.

Ce n'est d'ailleurs pas seulement la géographie qui, parmi toutes nos grandes cités, confère à Marseille tant de titres à la primauté, c'est aussi l'Histoire qui lui donne la priorité.

A peine les petits enfants ont-ils appris que la France notre patrie s'appelait autrefois la Gaule, que surgit à leurs yeux la gracieuse image de Gyptis tenant en main la coupe nuptiale. D'aucuns assurent, il est vrai, que Gyptis n'aurait jamais existé. Je me refuse à le croire. Au surplus, une légende poétique qui survit et qui chante dans la mémoire des hommes a souvent plus de prix qu'une sèche et rude réalité s'effaçant dans l'obscurité d'un lointain passé. Saluons donc, dans les fiançailles de Gyptis, soit votre histoire première, soit la première de ces histoires savoureuses dont tout Français se pique de connaître la dernière et où Marseille, avec tant de verve, exagère singulièrement son autocritique — témoignant ainsi de sa bonne humeur, compagne habituelle du bon cœur et du bon sens, témoignant aussi d'un sens discret et subtil de la mesure, hérité sans doute des successeurs d'Ulysse.

A leur exemple, vos ancêtres, tel votre Pythéas, sur leurs frêles esquifs d'osier bardés de cuir, savaient déjà allier la prudence de leurs calculs à l'audace de leurs aventures. Par eux, le Midi découvrit le Nord jusqu'à cette Thulé, légendaire elle aussi. Par eux surtout, le commerce méditerranéen découvrit les routes terrestres et maritimes d'où lui vint l'étain. Et par eux, pénétra en Gaule — le splendide cratère découvert à Vix en est aujourd'hui au Louvre la preuve éclatante — cet humanisme hellénique dont l'influence est si sensible en votre Provence et dont la France devait plus tard recueillir et enrichir la grande tradition pour la faire rayonner à travers le monde.

L'humaniste — qu'on pourrait définir avec Paul Valéry l' « idéal du développement le plus complet ou le plus parfait de l'homme » — trouve sa conclusion logique et son plein épanouissement dans la dignité, dans la liberté de l'homme, de tous les hommes. Il fut et demeure la source essentielle de la démocratie.

Comment, dès lors, n'aurait-elle pas été un foyer enthousiaste de démocratie politique, puis de démocratie sociale, la grande cité maritime, largement ouverte aux apports de tous les pays, la cité ardente et généreuse d'où, il y a 163 ans s'élança cette *Marseillaise*, qui allait voler sur les lèvres des volontaires accourus à la défense de la patrie jusqu'aux armées de la Révolution, jusqu'à l'Arc-de-Triomphe où elle auréole le tombeau de l'Inconnu, jusqu'au cœur de tous les peuples qui s'enflamment et combattent pour la liberté.

De tous temps, la même ferveur, le même élan n'ont guère cessé d'animer, à travers la diversité de ses colorations, la représentation parlementaire des Bouches-du-Rhône. Celui qui en est aujourd'hui le doyen, un bien jeune doyen, vient de m'adresser de si aimables compliments que je suis bien tenté, chers collègues d'hier et de toujours, de rompre à votre égard avec la règle qui interdit au Président de la République de faire — publiquement — l'éloge des élus. L'usage me donne toutefois le droit de saluer l'un de vous qui me précéda dans la plus haute fonction de la République.

En une des conjonctures les plus difficiles de notre Histoire, vous avez, en effet, mon cher président, assumé le double fardeau de chef du gouvernement et de chef de l'Etat. Déjà, vous aviez eu l'honneur d'être appelé à présider l'Assemblée consultative de la France libre à Alger, puis de la France libérée à Paris. C'est à la presque unanimité que les plus qualifiés des représentants de la Résistance vous avaient donné cette marque éclatante de leur confiance. Cette quasi unanimité, vous l'avez retrouvée à l'Assemblée nationale constituante qui, successivement, a fait de vous son président, puis le président du gouvernement provisoire de la République renaissante. J'ai le devoir de vous féliciter et de vous remercier d'avoir su concilier avec une fidélité sans faille à vos convictions et à votre parti, la mission de présider, au-dessus des partis, à l'union foncière de tous les Français dans la République.

Mesdames et messieurs, ce département, cette cité qui depuis vingt-cinq siècles ont si souvent été à l'avant-garde de notre civilisation, ont été aussi et sont encore à l'avant-garde de notre essor économique.

Il est, au fond de rades ou le long de fleuves, des ports que la nature semble avoir préparés. Aujourd'hui Marseille est, avant tout, l'œuvre des Marseillais qui, les yeux bien ouverts sur les horizons de la mer et du monde, prompts à l'initiative, hardis à entreprendre, tenaces devant l'adversité, ont toujours su voir en réalistes et agir en réalisateurs.

Mais jamais peut-être autant que de nos jours l'antique cité phocéenne n'avait, avec autant de vigueur, affirmé l'éternel recommencement de sa jeunesse. Dans tous les secteurs de l'édilité — voirie et assainissement, éclairage, transports en commun — la rénovation est ici à l'ordre du jour. Marseille peut se flatter d'être aujourd'hui le premier chantier de France. Sans vous laisser arrêter par les difficultés de l'heure, voici que, selon les plans d'un urbanisme à la fois méthodique et pratique, vous faites surgir nombreux des logis, des hôpitaux et des écoles, des écoles de tous ordres et de tous les degrés pour cette jeunesse ardente au travail dont la croissance est pour votre ville comme pour la Patrie, la plus sûre, la plus chère de nos espérances.

En vérité, mesdames et messieurs, l'avenir bat des ailes dans la ville et sur le port.

Modernisation, extension, expansion, voilà qui résume, monsieur le président Dufour, le thème essentiel de votre discours et l'effort tenace de votre compagnie. Amplifier votre hinterland, développer vos débouchés maritimes, c'est là tout naturellement votre double objectif. Dans ses directives essentielles il s'accorde aux vues et aux visées de votre grande XIe région économique et, en particulier, aux desseins et aux projets comme aux travaux du conseil général des Bouches-du-Rhône.

Quel incomparable département que le vôtre, monsieur le président Juvenal: autour du chef-lieu, deux autres capitales, Arles la romaine et cette métropole spirituelle qui reste toujours Aix la royale, l'une et l'autre séjours de prédilection pour

les visiteurs qui savent s'attarder à en découvrir eux-mêmes le charme sans pareil. Et puis, que de hauts lieux encore que j'aime tendrement et dont, pourtant, il me faut renoncer à évoquer les monuments vénérables et les sites émouvants.

Sous les ardeurs du soleil et les déchaînements du mistral, un sol dont les contours semblent avoir été caressés par la main des dieux, mais qui bien souvent est rude et ingrat au labeur de vos paysans.

Voilé tantôt d'alerte gaîté, tantôt de poétique mélancolie, un dynamisme qui partout où il trouve à s'exercer suscite la naissance de l'essor de nouvelles entreprises rassemblées pour une large part dans cette pléiade de ports et d'aéroports, d'entrepôts, d'usines et de chantiers où est en voie de se constituer un des plus puissants conglomérats industriels de l'Europe occidentale.

La ville tentaculaire, les campagnes hallucinées, cette dramatique opposition est hors de propos dans ces Bouches-du-Rhône, dans cette Provence, dans cette région économique solidairement associées dans la même ambition d'achever la conquête du Rhône pour distribuer de nouvelles sources d'énergie, pour répandre l'irrigation et la fertilité, pour assurer son plein rendement à la grand'rue Lyon-Marseille, pour joindre enfin le Rhône au Rhin et diriger ainsi le trafic d'une importante partie de l'Europe centrale vers le premier port de France, appelé, je l'espère, à des destinées plus brillantes encore.

Au delà des mers, Marseille a malheureusement perdu dans l'Est des débouchés dont il est permis aujourd'hui d'espérer que peu à peu elle les recouvrera. Mais, après avoir dans la dernière guerre mondiale si cruellement souffert et si vaillamment lutté pour notre libération, votre cité se trouve encore associée plus étroitement qu'aucune autre aux épreuves de la Patrie.

Ce n'est certes pas rencontre fortuite si, monsieur le maire, monsieur le président de la chambre de commerce, vous avez tenu à parler des graves problèmes qui tiennent présentement la première place dans les préoccupations du pays et singulièrement en ce grand carrefour où s'entrecroisent les avenues terrestres et maritimes qui relient notre vieille France aux territoires d'Afrique dont le destin est lié au nôtre, indissolublement.

Si le chef de l'Etat n'a pas le droit de prendre publiquement parti, expressément ni, encore moins, par insinuation dans des débats qui sont du ressort de la représentation nationale, c'est pour lui un devoir que d'exprimer ici des sentiments qui sont ceux de la grande masse des Français.

Comment ne communierions-nous pas tous de tout cœur, avec les deuils, avec l'indignation, avec les angoisses de populations qui, chaque jour, voient tomber d'innocentes victimes sous les coups de tueurs, dont souvent la main a été armée par des meneurs abrités en certains pays étrangers ?

Certes, dans le passé, nous avons connu là-bas d'autres assauts beaucoup plus massifs. Mais, pour être moins nombreux, ceux qui nous font actuellement une guerre sournoise et sauvage sont du même coup plus malaisément saisissables.

Le but est clair. On veut nous affoler et nous décourager. Cela nous dicte notre premier commandement: le sang-froid, qui, seul, permet la lucidité dans la pensée, la constance et la fermeté dans l'action. Les exagérations, les outrances, et surtout la violence, l'abominable violence, ne peuvent que desservir les causes qu'elles prétendent défendre.

Ceux qui seraient tentés de douter de la permanence française, qu'ils regardent la carte du monde, et qu'ils la confrontent avec celle qu'ont connue il y a quarante ans les hommes de ma génération. Sans se livrer entre les diverses nations à des comparaisons qui ne seraient pas justes, la France, après les bouleversements qui ont transformé la face du globe, peut être fière de la fidélité que lui témoignent, dans leur immense majorité, les populations des vastes espaces africains où flotte le drapeau tricolore. Fidélité à laquelle répond et répondra toujours la fidélité de la France.

Pourquoi ce mutuel attachement ? Nous n'avons pas toujours été les plus forts. Mais nous avons toujours été parmi les plus compréhensifs, les plus humains, parmi les moins accessibles aux préjugés raciaux et les plus proches des peuples dont nous nous sommes attachés à respecter les traditions, les croyances, la personnalité et la fierté.

Ce fut, pour une large part, une vocation missionnaire qui incita à s'embarquer, généralement à ce port de Marseille nombre d'explorateurs, de savants, de religieux, de marins et de soldats, de fonctionnaires, de colons et de techniciens, nombre de médecins, qui s'en allaient vers des contrées souvent opprimées, ravagées et pressurées pour y apporter, avec la paix, l'ordre et la justice, les progrès matériels et moraux de la civilisation moderne.

C'est un fait que les populations ainsi assistées et aidées par la France lui en gardent une reconnaissance fervente, dont elles ont donné les témoignages les plus émouvants aux jours de nos pires épreuves. Leurs fils sont venus se battre — et avec quel admirable héroïsme — côte à côte avec les fils de la métropole. Et quand l'invasion nazie déferla sur toute la mère patrie, le sol national de la France libre, ce fut d'abord ces territoires d'outre-mer qui, les premiers, répondant à l'appel du général de Gaulle, vinrent se ranger sous son autorité. Et à Marseille on n'oublie certes pas l'entrée triomphale qu'en 1944 fit la glorieuse 3e D. I. A.

Ainsi, dans le courant ordinaire de la vie quotidienne comme aux périodes les plus tragiques de notre histoire, s'est tissée cette trame de souvenirs, de mutuelle gratitude, d'intérêts, de sentiments et d'aspirations qui a formé cette grande fraternité qu'est la communauté française.

Dans la diversité des caractères ethniques comme des traditions et des productions, une telle communauté pose, non pas un problème à résoudre une fois pour toutes, mais une série de problèmes dont les multiples solutions — politiques, économiques et sociales — seront longtemps une création continue. Qu'on se garde donc de vues trop dogmatiques, de constructions trop systématiques qui transposeraient là-bas, sans les adaptations nécessaires, les conceptions abstraites de nos idéologies métropolitaines.

Toujours et partout, cependant, une même directive générale doit inspirer notre politique d'outre-mer. Elle a été formulée par des dispositions constitutionnelles qui sont la novation essentielle de la IVe République. Dans un Parlement où — fait unique au monde — siègent les élus de tous les territoires d'outre-mer, nous avons, par des votes unanimes, pris l'engagement de conduire les peuples dont la France a pris la charge, à la liberté de s'administrer eux-mêmes et de gérer démocratiquement leurs propres affaires. Cette promesse solennelle, quel Français pourrait songer à y faillir ?

Ce ne sont pas seulement les droits acquis au prix de tant de labeur, de sacrifices et de courage par nos compatriotes originaires de la métropole; ce n'est pas seulement l'ordre dont elle est reponsable que la République est résolue à sauvegarder, c'est aussi et surtout cette mission généreuse qu'elle entend mener jusqu'au bout, avec le concours inlassable de nos forces armées, dont l'effort si ingrat, si pénible, parfois si douloureux, trop souvent obscur, toujours stoïque, mérite hautement l'hommage de reconnaissance affectueuse que je tiens à leur adresser ici au nom de tous les Français.

Non ! Ces pays que la France a civilisés et fécondés, elle ne les abandonnera pas à un fanatisme impérialiste qui les mènerait à la pire des régressions, à une ségrégation raciale et confessionnelle étrangement anachronique en un temps où les peuples de plus en plus conscients de leur interdépendance, ne peuvent aller vers la paix et la sécurité, la liberté et la prospérité qu'en élargissant et en organisant leur solidarité.

Présence française, conscience française: deux maîtres-mots qu'on ne saurait opposer, car ils expriment un seul et même idéal que la France, de toute son âme comme de toutes ses forces, saura respecter et faire respecter.

En cette ville où l'on a le goût du concret, le sens de la vie et de l'action, vous avez, Monsieur le député-maire, traduit de la meilleure façon notre foi commune en prenant l'initiative d'organiser à Marseille en 1956 une exposition de l'Union française.

Déjà vous avez bien voulu m'y inviter. Ce rendez-vous, je l'accepte volontiers, dans la conviction que tous, des deux côtés de la Méditerranée, auront à cœur de faire aboutir et de faire réussir avec éclat une manifestation qui, pour les Français de toutes origines comme pour les étrangers, sera le témoignage visible et tangible de l'œuvre immense, de l'œuvre incomparable qui est l'honneur de la plus grande France.

Vive la République !

Vive l'Union Française !

Et vive Marseille qui en est à jamais le précieux et prestigieux trait d'union.

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET CIRCULAIRES

PRESIDENCE DU CONSEIL

Nomination d'un conseiller auprès du ministre délégué à la présidence du conseil.

Le ministre délégué à la présidence du conseil,

Vu le décret n° 49-227 du 30 janvier 1948 portant création d'un institut des hautes études de défense nationale;

Vu le décret n° 55-280 du 4 mars 1955 relatif aux attributions du ministre délégué à la présidence du conseil;

Vu le décret du 15 juin 1955 portant nomination du directeur de l'institut des hautes études de défense nationale,

Arrête:

Art. 1er. — M. le général d'armée Blanc (Clément), directeur de l'institut des hautes études de défense nationale, assiste, à titre de conseiller, le ministre délégué à la présidence du conseil pour les questions militaires du ressort de celui-ci et dont les études lui sont confiées par le ministre.

Art. 2. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 juin 1955.

GASTON PALEWSKI.

MINISTERE DE LA JUSTICE

Décret n° 55-835 du 23 juin 1955 portant extension au personnel enseignant des services extérieurs de l'éducation surveillée de l'indemnité forfaitaire spéciale de l'éducation nationale instituée par le décret n° 54-543 du 26 mai 1954, modifié par le décret n° 54-1086 du 8 novembre 1954.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre des finances et des affaires économiques, du secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques et du secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,

Vu l'ordonnance du 6 janvier 1945 portant réforme des traitements des fonctionnaires de l'Etat et aménagement des pensions civiles et militaires;

Vu le décret n° 54-543 du 26 mai 1954 modifié, instituant une indemnité forfaitaire spéciale en faveur des personnels enseignants;

Le conseil des ministres entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Les dispositions des décrets n° 54-543 du 26 mai 1954 et n° 54-1086 du 8 novembre 1954 sont applicables aux personnels enseignants des services extérieurs de l'éducation surveillée dans des conditions qui seront fixées par arrêté conjoint du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre des finances et des affaires économiques, du secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques et du secrétaire d'Etat à la présidence du conseil.

Art. 2. — Le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre des finances et des affaires économiques, le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques et le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et aura effet à compter du 1er juillet 1954.

Fait à Paris, le 23 juin 1955.

EDGAR FAURE.

Par le président du conseil des ministres:

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
SCHUMAN.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
PIERRE PFLIMLIN.

Le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,
GILBERT-JULES.

Le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,
JEAN MÉDECIN.

Classement du jury de l'examen d'aptitude aux fonctions de suppléant rétribué de juge de paix en Algérie.

Le garde des sceaux, ministre de la justice, et le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,

Vu l'ordonnance du 6 janvier 1945 portant réforme des traitements des fonctionnaires de l'Etat et aménagement des pensions civiles et militaires;

Vu le décret n° 48-1879 du 10 décembre 1948 portant fixation du système général de rétribution des agents de l'Etat ou des personnels non fonctionnaires assurant à titre d'occupation accessoire soit une tâche d'enseignement, soit le fonctionnement de jurys d'examen ou de concours, modifié par le décret du 3 janvier 1952;

Vu le décret n° 55-363 du 2 avril 1955 portant règlement d'administration publique relatif au recrutement des suppléants rétribués de juges de paix d'Algérie,

Arrêtent:

Art. 1er. — Pour l'application des dispositions du titre III du décret n° 48-1879 du 10 décembre 1948 modifié, le jury de l'examen d'aptitude aux fonctions de suppléant rétribué de juge de paix en Algérie est classé dans le groupe II, les épreuves écrites de cet examen étant réparties ainsi qu'il suit entre les différents taux:

TAUX N° 1	TAUX N° 2	TAUX N° 3
Première épreuve de droit.	Deuxième épreuve de droit.	

Art. 2. — En application des dispositions des alinéas 1 et 2 de l'article 14 du décret du 10 décembre 1948 modifié, les examinateurs appartenant aux services du ministère de la justice ne reçoivent aucune indemnité spéciale au titre des épreuves orales des jurys de concours ou d'examens visés à l'article 1er ci-dessus.

Art. 3. — Le présent arrêté prendra effet à compter du 1er juillet 1955 et sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 15 juin 1955.

Pour le garde des sceaux, ministre de la justice, et par délégation:
Le directeur du personnel et de la comptabilité,
LÉO-HENRI FÉRÉ.

Le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,
Pour le secrétaire d'Etat et par délégation:
Le directeur du budget,
ROGER GOETZE.

Officiers publics et ministériels.

Par arrêté du 21 juin 1955:

Est acceptée la démission de M. Sudrat (Robert-Henri), huissier du tribunal de première instance de Limoges (Haute-Vienne).

Sont nommés:

M. Froger (Pierre-Jean-Jules-Auguste), notaire à la résidence de Montbazon, canton de ce nom (Indre-et-Loire), en remplacement de M. Gabinel (Louis-Pierre-Marie), décédé.

M. Leger (Georges-Pierre-Eugène-Joseph), notaire à la résidence de Menton, canton de ce nom (Alpes-Maritimes), en remplacement de M. Pegurier (Marie-Gaston-Marcel), démissionnaire.

M. Olmes (Marcel-Albin-Cyprien-Marie), notaire à la résidence de Baillargues, canton de Castries (Hérault), en remplacement de M. Olivier (Emile), démissionnaire.

M. Heral (Marie-Pierre-Jean), huissier du tribunal de première instance de la Seine, en remplacement de M. Kientz (Louis-Lucien), démissionnaire.

M. Paul (Roger-Léon-Yves), huissier du tribunal de première instance d'Avranches (Manche), en remplacement de M. Priolet (Fernand-Louis-Adolphe), démissionnaire.

L'honorariat est conféré à:

M. Hermant (Paul-Albert), ancien notaire à la résidence d'Arras (Pas-de-Calais).

M. Mollin (Pierre-Jean-Victor), ancien notaire à la résidence de Brûlon (Sarthe).

M. Pottier (Henri), ancien notaire à la résidence de Malicorne-sur-Sarthe (Sarthe).

M. Remond (Georges-Joseph-Charles-Albert), ancien notaire à la résidence de la Roche-Vineuse (Saône-et-Loire).

M. Fieloux (Théodore-Marie-André), ancien avoué près le tribunal de première instance de Saint-Etienne (Loire).

M. François (Charles-Louis-Marcel), ancien avoué près le tribunal de première instance de la Seine.

M. Lombard (Georges-Emile), ancien avoué près le tribunal de première instance de Bar-le-Duc (Meuse).

M. Merme (Louis-Eloi), ancien avoué près le tribunal de première instance de Nantua (Ain).

M. Archaud (Jean-Alfred), ancien huissier du tribunal de première instance de Brioude (Haute-Loire).

M. Aubry (Robert), ancien huissier du tribunal de première instance de la Seine.

Par arrêté du 22 juin 1955, M. Bendjelida (Ali), greffier de la justice de paix d'Ain M'Lila, est nommé, sur sa demande, en la même qualité, à la justice de paix de Périgotville, en remplacement de M. Scarpitta, qui a été nommé à Bône.

Par arrêté du 22 juin 1955, M. Brahami (Gaston), greffier de la justice de paix de Batna, est nommé, sur sa demande, en la même qualité, à la justice de paix d'Ain Beida, en remplacement de Gacem, décédé.

Par arrêté du 22 juin 1955, M. Adda (Edouard), interprète judiciaire près la justice de paix d'Ain M'Lila, est nommé, sur sa demande, en la même qualité, près la justice de paix de Khenchela, en remplacement de M. Hamdiken, qui a été nommé à Batna.

MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE

Fonds de concours.

Par arrêté interministériel en date du 22 juin 1955, il a été ouvert, à titre de fonds de concours, des crédits de payement d'un montant total de 39.248.872 F applicables aux chapitres ci-après du budget de l'industrie et du commerce pour l'exercice 1955:

Chap. 31-02. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses	1.235.076 F
Chap. 31-12. — Direction des mines et de la sidérurgie. — Services extérieurs. — Ecoles nationales supérieures et écoles techniques des mines. — Indemnités et allocations diverses	13.865.900
Chap. 34-11. — Direction des mines et de la sidérurgie. — Services extérieurs. — Ecoles nationales supérieures et écoles techniques des mines. — Remboursement de frais	10.205.194
Chap. 34-12. — Direction des mines et de la sidérurgie. — Services extérieurs. — Ecoles nationales supérieures et écoles techniques des mines. — Matériel	2.950.264
Chap. 34-92. — Dépenses d'achat et d'entretien du matériel automobile	764.438
Chap. 34-93. — Remboursement à diverses administrations	78.000
Chap. 35-91. — Travaux d'entretien et d'équipement.	10.150.000
Total	39.248.872 F.

Legs et donations.

Par arrêté interministériel en date du 22 juin 1955, il est ouvert, au titre du produit des legs et donations sur l'exercice 1955, un crédit de 11.281 F applicable au chapitre 37-92: « Emploi de fonds provenant de legs ou de donations » du budget de l'industrie et du commerce.

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

Décret du 23 juin 1955 portant promotion d'ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

Par décret en date du 23 juin 1955, les ingénieurs des ponts et chaussées dont les noms suivent, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, sont promus ingénieurs en chef de 2e classe des ponts et chaussées, pour prendre rang au 1er juin 1955, savoir:

MM. Crosnier (service détaché), Crussard.

MINISTERE DE L'AGRICULTURE

Fixation des taux et modalités d'assiette et de recouvrement des cotisations dues au centre technique de la canne et du sucre de la Réunion.

Le ministre de l'agriculture, le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques et le secrétaire d'Etat aux affaires économiques,

Vu la loi n° 48-1228 du 22 juillet 1948 fixant le statut juridique des centres techniques industriels, et notamment ses article 8 et 9;

Vu l'arrêté du 19 mai 1952 portant création du cetnre technique de la canne et du sucre de la Réunion;

Vu la loi n° 53-633 du 25 juillet 1953 portant aménagements fiscaux, et notamment son article 4;

Vu la loi de finances pour l'exercice 1955 (n° 55-722 du 27 mai 1955), notamment son article 26,

Arrêtent:

Art. 1er. — Est approuvée la délibération en date du 29 décembre 1954 du conseil d'administration du centre technique de la canne et du sucre de la Réunion annexée au présent arrêté et portant fixation des taux et modalités d'assiette et de recouvrement des cotisations dues à cet organisme au titre de la campagne 1954-1955.

Art. 2. — Le directeur de la production agricole au ministère de l'agriculture et le directeur de la coordination économique et des entreprises nationales au secrétariat d'Etat aux affaires économiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 23 juin 1955

Le ministre de l'agriculture,
Pour le ministre et par délégation:
Le chef de cabinet,
JEAN PARSI.

Pour le secrétaire d'Etat aux finances
et aux affaires économiques et par délégation:
Le directeur du budget,
ROGER GOETZE.

Pour le secrétaire d'Etat aux affaires économiques
et par délégation:
Le directeur du cabinet,
DOMINIQUE BOYER.

DELIBERATION EN DATE DU 29 DECEMBRE 1954

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DU CENTRE TECHNIQUE DE LA CANNE ET DU SUCRE DE LA RÉUNION FIXANT LE TAUX, L'ASSIETTE ET LES MODALITÉS DE RECOUVREMENT DES COTISATIONS A VERSER AU CENTRE

Le conseil d'administration du centre technique de la canne et du sucre de la Réunion,

Vu les articles 8 et 9 de la loi n° 48-1228 du 22 juillet 1948 fixant le statut juridique des centres techniques;

Vu l'arrêté du 19 mai 1952 du ministère de l'agriculture et du secrétariat aux affaires économiques;

Réuni le 29 décembre 1954 et délibérant valablement, fixe comme suit le taux, l'assiette et les modalités de recouvrement de la cotisation prévue au premier alinéa de l'article 8 de la loi du 22 juillet 1948:

1. Pour la campagne 1954-1955, la cotisation prévue par la loi susvisée et fixée à francs C. F. A. (huit francs) 8 F par tonne de canne livrée aux usines;

2. La cotisation est appelée en une fois par le centre technique. les fabricants de sucre la verseront au centre technique à partir de l'homologation de la présente délibération par prélèvement sur le prochain règlement des sucres de la campagne 1954-1955 effectué aux producteurs;

Le syndicat des fabricants de sucre en fait parvenir au centre technique le montant, avec justificatif, dans un délai maximum d'un mois après règlement.

Saint-Denis, le 29 décembre 1954.

Le président,
ÉMILE HUGOT.

Un des administrateurs,
CLÉRENSAC DE LA GIRODAY.

Le commissaire du Gouvernement,
RENÉ COSTE.

Le contrôleur d'Etat,
PAUL HAMEL.

MINISTERE DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA POPULATION

Comité technique du fonds spécial des unions d'associations familiales.

Par arrêté du 16 juin 1955, sont nommés, pour trois ans, membres du comité technique du fonds spécial des unions d'associations familiales institué par l'article 3 du décret n° 51-944 du 19 juillet 1951:

A titre de représentant de la cour des comptes:

M. Saint-Raymond, président de chambre à la cour des comptes, vice-président du comité.

A titre de représentants de l'union nationale des associations familiales:

M. Guibourge, président de l'union.

MM. Lange, Lussan et Meyer (Vicent), membres de son conseil d'administration.

MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES

Décret n° 55-836 du 2 avril 1955 portant publication de la convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.), de la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) et des actes annexes.

Le Président de la République,

Sur la proposition du président du conseil des ministres et du ministre des affaires étrangères,

Vu les articles 26, 27, 28 et 31 de la Constitution;

Vu le décret n° 53-192 du 14 mars 1953 relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la France,

Décrète:

Art. 1er. — Une convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.) et une convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) ayant été signées à Berne, le 25 octobre 1952, ainsi que les actes énumérés ci-après qui leur sont annexés:

Un règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, signé à Berne le 11 avril 1953;

Un protocole additionnel aux conventions internationales du 25 octobre 1952 et un acte final de la cinquième conférence pour la revision des conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (C. I. M.) et des voyageurs et des bagages (C. I. V.) signés à Berne le 25 octobre 1952;

Un protocole additionnel aux conventions internationales du 25 octobre 1952 et un acte final de la conférence extraordinaire convoquée en vertu du protocole additionnel du 25 octobre 1952 susvisé, à Berne, le 11 avril 1953,

et la ratification en ayant été autorisée par la loi n° 54-925 du 17 septembre 1954, ces conventions et ces actes, dont les instruments de ratification ont été déposés le 4 mars 1955 auprès du gouvernement suisse, seront publiés au *Journal officiel*.

Art. 2. — Le président du conseil des ministres, le ministre des affaires étrangères et le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme sont chargés de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 2 avril 1955.

RENÉ COTY.

Par le Président de la République:

Le président du conseil des ministres,

EDGAR FAURE.

Le ministre des affaires étrangères,

ANTOINE PINAY.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

EDOUARD CORNIGLION-MOLINIER.

CONVENTION INTERNATIONALE concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.).

Les plénipotentiaires soussignés,

ayant reconnu la nécessité de reviser la convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer, signée à Rome le 23 novembre 1933, en conformité de l'article 60 de ladite convention, ont résolu de conclure une nouvelle convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

TITRE Ier

Objet et portée de la convention.

Article 1er.

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la convention.

§ 1. — La présente convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transports internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58.

§ 2. — Les transports dont la gare (1) de départ et la gare d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sont, sauf en ce qui concerne l'application de l'article 28 (§ 1), soumis au droit de l'Etat de départ:

a) Lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ;

b) Même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ, si les chemins de fer intéressés ont conclu des accords particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

§ 3. — Les transports entre gares de deux Etats limitrophes, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces Etats et que les lois et règlements d'aucun de ces Etats ne s'y opposent, sont soumis au droit de l'Etat dont relèvent les chemins de fer qui exploitent les lignes par lesquelles s'effectue le transport.

§ 4. — Les tarifs fixent les relations pour lesquelles des titres de transport internationaux sont délivrés.

Article 2.

Dispositions relatives aux transports mixtes.

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article 1er, en sus des chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un chemin de fer inscrit sur la liste.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux chemins de fer par la présente convention, sous réserve des dérogations résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Toutefois, les règles de responsabilité établies par la présente convention ne peuvent faire l'objet de dérogations.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au paragraphe 1 doit prendre les mesures utiles pour que les dérogations prévues au paragraphe 2 soient publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

§ 4. — Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au paragraphe 1, les chemins de fer peuvent établir en commun avec les entreprises de transport intéressées des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prévoir l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente convention.

(1) Par « gare », on entend également les ports des services de navigation et tout établissement des services automobiles ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

Article 3.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

§ 1. — Le chemin de fer est tenu d'effectuer, en se conformant aux conditions de la présente convention, tout transport de voyageurs ou de bagages, pourvu que:

a) Le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente convention et du tarif international;

b) Le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;

c) Le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2. — Si l'intérêt public ou les nécessités de l'exploitation l'exigent, l'autorité compétente peut décider que le service sera suspendu en totalité ou en partie.

Ces mesures doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour eux d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

S'il apparaît que la durée d'application des mesures doive excéder un mois, communication en sera faite à l'office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les notifiera aux autres Etats.

§ 3. — Toute infraction par le chemin de fer aux dispositions de cet article peut donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

TITRE II

Du contrat de transport.

CHAPITRE Ier. — TRANSPORT DES VOYAGEURS

Article 4.

Droit au transport.

Dès le commencement de son voyage, sauf exceptions prévues dans les tarifs, le voyageur doit se munir d'un titre de transport valable, qu'il est tenu de conserver pendant tout le cours du voyage, de présenter, s'il en est requis, à tout agent chargé du contrôle et de rendre à la fin du voyage.

Article 5.

Billets.

§ 1. — Les billets délivrés pour un transport international régi par la présente convention doivent porter le signe ₠.

§ 2. — Les mentions suivantes sont obligatoires sur les billets:

a) L'indication des gares de départ et de destination;

b) L'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;

c) La catégorie de train et la classe de voiture;

d) Le prix de transport;

e) Le jour où commence la validité;

f) La durée de validité.

§ 3. — Les tarifs ou les accords entre chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les billets doivent être imprimés et remplis, ainsi que leur forme et leur contenu.

§ 4. — Les billets formés d'un livret renfermant des feuillets de contrôle (billets-livrets) constituent un titre de transport unique au sens de la présente convention.

Il en est de même des carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international.

§ 5. — Un billet n'est cessible, à moins d'exception prévue par les tarifs, que s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'est pas commencé.

§ 6. — Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du billet, que celui-ci est conforme à ses indications.

Article 6.

Réduction de prix pour les enfants.

§ 1. — Jusqu'à l'âge de quatre ans révolus, les enfants sont transportés gratuitement sans billet lorsqu'il n'est pas réclamé pour eux une place distincte.

§ 2. — Les enfants âgés de plus de quatre ans jusqu'à dix ans révolus et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée sont transportés à des prix réduits qui ne peuvent dépasser la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certaines voitures ou certains trains et sans préjudice de l'arrondissement des sommes conformément aux règles de l'administration d'émission du billet.

Cette réduction n'est pas obligatoirement applicable aux prix des billets qui en comportent déjà une autre par rapport au prix normal du billet simple.

§ 3. — Les tarifs peuvent prévoir des limites d'âge supérieures à celles indiquées aux paragraphes 1 et 2.

Article 7.

Durée de validité des billets.

§ 1. — La durée de validité des billets doit être fixée par les tarifs.

§ 2. — Cette validité doit être au minimum la suivante:

Billets simples:

Par fraction indivisible de 100 km, 1 jour.

La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 2 jours.

Billets d'aller et retour:

Par fraction indivisible de 50 km, 1 jour.

La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 4 jours.

§ 3. — Les billets spéciaux à prix réduits peuvent comporter une durée de validité différente.

§ 4. — Le premier jour de validité du billet est compris dans la durée de validité comme jour plein. Le voyageur peut commencer son voyage un jour quelconque compris dans la durée de validité de son billet; sauf exceptions prévues par les tarifs, il doit le terminer au plus tard par un train devant atteindre, d'après l'horaire, la gare de destination le dernier jour de validité, au plus tard à 24 heures.

Article 8

Attribution et location des places.

§ 1. — Le voyageur peut marquer une place encore disponible tant pour lui-même que pour les autres personnes qui font le voyage avec lui et dont il peut exhiber les billets. Le voyageur qui quitte sa place sans la marquer d'une façon évidente perd son droit à l'occuper. Au reste, l'attribution des places est réglée conformément aux prescriptions en vigueur sur chaque chemin de fer.

§ 2. — Les tarifs ou les horaires spécifient si et à quelles conditions des places peuvent être louées pour certains trains.

Article 9.

Arrêts aux gares intermédiaires.

§ 1. — Le voyageur a le droit de s'arrêter en cours de route, aussi souvent qu'il le désire et sans formalité, sauf dérogations prévues dans les tarifs.

§ 2. — L'usage par le voyageur du droit de s'arrêter aux gares intermédiaires n'augmente pas la durée de validité prévue par les tarifs.

§ 3. — Le voyageur qui a interrompu son voyage ne peut le reprendre qu'à la gare d'interruption ou à une gare du même itinéraire, située plus près de la gare de destination définitive.

Article 10.

Changement de classe ou de train.

Le voyageur peut occuper une place d'une classe supérieure ou passer dans un train de catégorie supérieure à celle qui est indiquée sur le billet, dans les conditions fixées par les tarifs et moyennant paiement du supplément prévu.

Article 11.

Voyageur sans billet valable.

§ 1. — Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du chemin de fer sur lequel le payement de la surtaxe est exigé.

§ 2. — Les billets ayant subi une modification illicite seront considérés comme non valables et retirés par le personnel de service.

§ 3. — Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du voyage ou de la surtaxe peut être exclu du voyage. Le voyageur exclu ne peut exiger que ses bagages soient mis à sa disposition à une gare autre que la gare destinataire.

Article 12.

Personnes exclues du train ou admises sous conditions.

§ 1. — Ne sont pas admises dans le train ou peuvent en être exclues en cours de route:

a) Les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduisent d'une manière inconvenante ou qui n'observent pas les prescriptions des

lois et règlements; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages;

b) Les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement; toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix du voyage et du transport des bagages leur sera restitué, dans les conditions fixées à l'article 26, après déduction de la part afférente au parcours effectué.

§ 2. — Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les conventions et règlements internationaux ou, à défaut, par les lois et règlements en vigueur dans chaque Etat.

Article 13.

Objets exclus des voitures.

§ 1. — Ne peuvent être introduits dans les voitures les objets dangereux, spécialement les armes chargées, les matières explosibles, facilement inflammables ou corrosives, de même que les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs.

Toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public, portent une arme à feu, ainsi que les chasseurs et les tireurs, sont autorisés à prendre avec eux des munitions, sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés. Il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ces derniers dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées.

§ 2. — Les employés du chemin de fer ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, quand il existe des motifs sérieux de soupçonner une contravention aux dispositions du paragraphe 1.

§ 3. — Le contrevenant est responsable de tout dommage résultant des infractions aux dispositions du paragraphe 1.

Article 14.

Introduction de colis à la main et d'animaux dans les voitures.

§ 1. — Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à la main), pourvu que les prescriptions de douane ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas et que ces objets ne puissent causer de dommage. Chaque voyageur ne dispose, pour ses colis à la main, que de l'espace situé au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe. Cette règle est applicable par analogie lorsque les voitures sont d'un type spécial.

§ 2. — Il n'est pas permis d'introduire des animaux vivants dans les voitures. Les petits animaux enfermés dans des cages, caisses, paniers ou autres emballages appropriés, les petits chiens, même non enfermés, sont cependant admis, pourvu que lesdits animaux ne puissent incommoder les voyageurs par leur odeur, leur bruit ou de quelque autre manière, que les prescriptions de police des différents Etats ne s'y opposent pas, qu'aucun voyageur n'y fasse objection et que ces animaux puissent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à la main.

Les tarifs ou les horaires peuvent interdire ou autoriser l'admission d'animaux dans certaines catégories de voitures ou de trains.

Les tarifs indiquent si et pour quels animaux le prix de transport doit être payé.

§ 3. — La surveillance des colis à la main et animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture incombe au voyageur lui-même.

Le voyageur est responsable de tout dommage causé par les colis à la main ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que les dommages sont causés par une faute du chemin de fer.

Article 15.

Trains. Horaires.

§ 1. — Sont affectés au transport les trains réguliers prévus aux horaires et les trains mis en marche suivant les besoins.

§ 2. — Les chemins de fer sont tenus d'afficher dans les gares, en temps utile, les horaires des trains de leurs propres lignes. Ceux-ci doivent indiquer la catégorie des trains, les classes de voitures, les conditions d'admission des voyageurs et les heures de départ des trains; pour les gares de transit suffisamment importantes et les gares terminus, ils doivent indiquer aussi les heures d'arrivée, de même que les principales correspondances de trains.

Article 16.

Correspondances manquées. Suppressions de trains.

Lorsque, par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours, et que le voyageur veut continuer son voyage, le chemin de fer est tenu de l'acheminer, avec ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même destination par la même ligne ou par une autre route appartenant aux administrations qui participent à l'itinéraire du transport primitif, de façon à lui permettre d'arriver à sa destination avec moins de retard. Le chef de gare doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger dans la mesure nécessaire sa durée de validité, et le rendre valable pour la nouvelle route, pour une classe supérieure ou pour un train à taxes plus élevées. Le chemin de fer est, toutefois, en droit de refuser l'utilisation de certains trains par voie de tarif ou d'horaire.

CHAPITRE II. — TRANSPORT DES BAGAGES

Article 17.

Définition des bagages.

§ 1. — Sont considérés comme bagages les objets contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre.

§ 2. — Sont en outre admis au transport comme bagages, même sans emballage si l'usage est de les transporter à nu:

a) Les fauteuils portatifs ou roulants pour malades, les fauteuils roulants mus par les malades eux-mêmes avec ou sans moteur auxiliaire, les chaises (lits) de repos;

b) Les voitures d'enfants;

c) Les malles d'échantillons de marchandises;

d) Les instruments de musique portatifs;

e) Le matériel pour représentations d'artistes, pourvu que son conditionnement, son volume et son poids permettent de le charger et de le placer rapidement dans les fourgons;

f) Les instruments d'arpenteur, jusqu'à concurrence de 4 mètres de longueur, et les outils de travail à main;

g) Les instruments professionnels en général, les machines portatives usagées à écrire et à calculer, les livres, les papiers d'affaires et les documents;

h) Les engins de sport;

i) Les cycles, avec ou sans moteur auxiliaire, les motocyclettes sans side-car, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires non fixés à demeure.

Les réservoirs des véhicules mus par des moteurs peuvent contenir de l'essence. Le voyageur doit fermer le robinet qui se trouve éventuellement entre le réservoir et le moteur. Les réservoirs auxiliaires solidement attachés au véhicule peuvent également contenir de l'essence à condition d'être fermés. Les motocyclettes dont les réservoirs contiennent de l'essence doivent être chargées debout sur leurs roues, garanties de toute chute.

§ 3. — Les tarifs peuvent limiter la quantité, le volume et le poids des objets désignés au paragraphe 2 admis au transport comme bagages et fixer les conditions dans lesquelles l'aide du voyageur peut être requise pour le chargement, le transbordement et le déchargement.

Les tarifs peuvent autoriser sous certaines conditions le transport comme bagages d'autres objets (par exemple les motocyclettes avec side-car et les automobiles) et celui d'animaux enfermés dans des cages présentant des garanties suffisantes.

§ 4. — Les tarifs peuvent exclure du transport comme bagages les objets visés aux paragraphes 1 et 2 lorsqu'ils sont destinés à la vente.

Article 18.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport comme bagages les objets qui, en vertu des prescriptions de la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) et de son annexe I, sont exclus du transport comme marchandises ou y sont admis sous certaines conditions.

Toutefois, parmi les matières et objets admis au transport comme marchandises en vertu de l'annexe I à la C. I. M., ceux qui peuvent être transportés comme colis express ne sont pas exclus du transport comme bagages.

Article 19.

Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages. Surtaxes.

§ 1. — Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions des articles 17 et 18; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

Article 3.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

§ 1. — Le chemin de fer est tenu d'effectuer, en se conformant aux conditions de la présente convention, tout transport de voyageurs ou de bagages, pourvu que:

a) Le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente convention et du tarif international;

b) Le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;

c) Le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2. — Si l'intérêt public ou les nécessités de l'exploitation l'exigent, l'autorité compétente peut décider que le service sera suspendu en totalité ou en partie.

Ces mesures doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour eux d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

S'il apparaît que la durée d'application des mesures doive excéder un mois, communication en sera faite à l'office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les notifiera aux autres Etats.

§ 3. — Toute infraction par le chemin de fer aux dispositions de cet article peut donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

TITRE II

Du contrat de transport.

CHAPITRE Ier. — TRANSPORT DES VOYAGEURS

Article 4.

Droit au transport.

Dès le commencement de son voyage, sauf exceptions prévues dans les tarifs, le voyageur doit se munir d'un titre de transport valable, qu'il est tenu de conserver pendant tout le cours du voyage, de présenter, s'il en est requis, à tout agent chargé du contrôle et de rendre à la fin du voyage.

Article 5.

Billets.

§ 1. — Les billets délivrés pour un transport international régi par la présente convention doivent porter le signe ₵.

§ 2. — Les mentions suivantes sont obligatoires sur les billets:

a) L'indication des gares de départ et de destination;

b) L'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;

c) La catégorie de train et la classe de voiture;

d) Le prix de transport;

e) Le jour où commence la validité;

f) La durée de validité.

§ 3. — Les tarifs ou les accords entre chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les billets doivent être imprimés et remplis, ainsi que leur forme et leur contenu.

§ 4. — Les billets formés d'un livret renfermant des feuillets de contrôle (billets-livrets) constituent un titre de transport unique au sens de la présente convention.

Il en est de même des carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international.

§ 5. — Un billet n'est cessible, à moins d'exception prévue par les tarifs, que s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'est pas commencé.

§ 6. — Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du billet, que celui-ci est conforme à ses indications.

Article 6.

Réduction de prix pour les enfants.

§ 1. — Jusqu'à l'âge de quatre ans révolus, les enfants sont transportés gratuitement sans billet lorsqu'il n'est pas réclamé pour eux une place distincte.

§ 2. — Les enfants âgés de plus de quatre ans jusqu'à dix ans révolus et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée sont transportés à des prix réduits qui ne peuvent dépasser la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certaines voitures ou certains trains et sans préjudice de l'arrondissement des sommes conformément aux règles de l'administration d'émission du billet.

Cette réduction n'est pas obligatoirement applicable aux prix des billets qui en comportent déjà une autre par rapport au prix normal du billet simple.

§ 3. — Les tarifs peuvent prévoir des limites d'âge supérieures à celles indiquées aux paragraphes 1 et 2.

Article 7.

Durée de validité des billets.

§ 1. — La durée de validité des billets doit être fixée par les tarifs.

§ 2. — Cette validité doit être au minimum la suivante:

Billets simples:

Par fraction indivisible de 100 km, 1 jour.

La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 2 jours.

Billets d'aller et retour:

Par fraction indivisible de 50 km, 1 jour.

La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 4 jours.

§ 3. — Les billets spéciaux à prix réduits peuvent comporter une durée de validité différente.

§ 4. — Le premier jour de validité du billet est compris dans la durée de validité comme jour plein. Le voyageur peut commencer son voyage un jour quelconque compris dans la durée de validité de son billet; sauf exceptions prévues par les tarifs, il doit le terminer au plus tard par un train devant atteindre, d'après l'horaire, la gare de destination le dernier jour de validité, au plus tard à 24 heures.

Article 8

Attribution et location des places.

§ 1. — Le voyageur peut marquer une place encore disponible tant pour lui-même que pour les autres personnes qui font le voyage avec lui et dont il peut exhiber les billets. Le voyageur qui quitte sa place sans la marquer d'une façon évidente perd son droit à l'occuper. Au reste, l'attribution des places est réglée conformément aux prescriptions en vigueur sur chaque chemin de fer.

§ 2. — Les tarifs ou les horaires spécifient si et à quelles conditions des places peuvent être louées pour certains trains.

Article 9.

Arrêts aux gares intermédiaires.

§ 1. — Le voyageur a le droit de s'arrêter en cours de route, aussi souvent qu'il le désire et sans formalité, sauf dérogations prévues dans les tarifs.

§ 2. — L'usage par le voyageur du droit de s'arrêter aux gares intermédiaires n'augmente pas la durée de validité prévue par les tarifs.

§ 3. — Le voyageur qui a interrompu son voyage ne peut le reprendre qu'à la gare d'interruption ou à une gare du même itinéraire, située plus près de la gare de destination définitive.

Article 10.

Changement de classe ou de train.

Le voyageur peut occuper une place d'une classe supérieure ou passer dans un train de catégorie supérieure à celle qui est indiquée sur le billet, dans les conditions fixées par les tarifs et moyennant paiement du supplément prévu.

Article 11.

Voyageur sans billet valable.

§ 1. — Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du chemin de fer sur lequel le payement de la surtaxe est exigé.

§ 2. — Les billets ayant subi une modification illicite seront considérés comme non valables et retirés par le personnel de service.

§ 3. — Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du voyage ou de la surtaxe peut être exclu du voyage. Le voyageur exclu ne peut exiger que ses bagages soient mis à sa disposition à une gare autre que la gare destinataire.

Article 12.

Personnes exclues du train ou admises sous conditions.

§ 1. — Ne sont pas admises dans le train ou peuvent en être exclues en cours de route:

a) Les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduisent d'une manière inconvenante ou qui n'observent pas les prescriptions des

lois et règlements; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages;

b) Les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement; toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix du voyage et du transport des bagages leur sera restitué, dans les conditions fixées à l'article 26, après déduction de la part afférente au parcours effectué.

§ 2. — Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les conventions et règlements internationaux ou, à défaut, par les lois et règlements en vigueur dans chaque Etat.

Article 13.

Objets exclus des voitures.

§ 1. — Ne peuvent être introduits dans les voitures les objets dangereux, spécialement les armes chargées, les matières explosibles, facilement inflammables ou corrosives, de même que les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs.

Toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public, portent une arme à feu, ainsi que les chasseurs et les tireurs, sont autorisés à prendre avec eux des munitions, sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés. Il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ces derniers dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées.

§ 2. — Les employés du chemin de fer ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, quand il existe des motifs sérieux de soupçonner une contravention aux dispositions du paragraphe 1.

§ 3. — Le contrevenant est responsable de tout dommage résultant des infractions aux dispositions du paragraphe 1.

Article 14.

Introduction de colis à la main et d'animaux dans les voitures.

§ 1. — Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à la main), pourvu que les prescriptions de douane ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas et que ces objets ne puissent causer de dommage. Chaque voyageur ne dispose, pour ses colis à la main, que de l'espace situé au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe. Cette règle est applicable par analogie lorsque les voitures sont d'un type spécial.

§ 2. — Il n'est pas permis d'introduire des animaux vivants dans les voitures. Les petits animaux enfermés dans des cages, caisses, paniers ou autres emballages appropriés, les petits chiens, même non enfermés, sont cependant admis, pourvu que lesdits animaux ne puissent incommoder les voyageurs par leur odeur, leur bruit ou de quelque autre manière, que les prescriptions de police des différents Etats ne s'y opposent pas, qu'aucun voyageur n'y fasse objection et que ces animaux puissent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à la main.

Les tarifs ou les horaires peuvent interdire ou autoriser l'admission d'animaux dans certaines catégories de voitures ou de trains.

Les tarifs indiquent si et pour quels animaux le prix de transport doit être payé.

§ 3. — La surveillance des colis à la main et animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture incombe au voyageur lui-même.

Le voyageur est responsable de tout dommage causé par les colis à la main ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que les dommages sont causés par une faute du chemin de fer.

Article 15.

Trains. Horaires.

§ 1. — Sont affectés au transport les trains réguliers prévus aux horaires et les trains mis en marche suivant les besoins.

§ 2. — Les chemins de fer sont tenus d'afficher dans les gares, en temps utile, les horaires des trains de leurs propres lignes. Ceux-ci doivent indiquer la catégorie des trains, les classes de voitures, les conditions d'admission des voyageurs et les heures de départ des trains; pour les gares de transit suffisamment importantes et les gares terminus, ils doivent indiquer aussi les heures d'arrivée, de même que les principales correspondances de trains.

Article 16.

Correspondances manquées. Suppressions de trains.

Lorsque, par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours, et que le voyageur veut continuer son voyage, le chemin de fer est tenu de l'acheminer, avec ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même destination par la même ligne ou par une autre route appartenant aux administrations qui participent à l'itinéraire du transport primitif, de façon à lui permettre d'arriver à sa destination avec moins de retard. Le chef de gare doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger dans la mesure nécessaire sa durée de validité, et le rendre valable pour la nouvelle route, pour une classe supérieure ou pour un train à taxes plus élevées. Le chemin de fer est, toutefois, en droit de refuser l'utilisation de certains trains par voie de tarif ou d'horaire.

CHAPITRE II. — TRANSPORT DES BAGAGES

Article 17.

Définition des bagages.

§ 1. — Sont considérés comme bagages les objets contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre.

§ 2. — Sont en outre admis au transport comme bagages, même sans emballage si l'usage est de les transporter à nu:

a) Les fauteuils portatifs ou roulants pour malades, les fauteuils roulants mus par les malades eux-mêmes avec ou sans moteur auxiliaire, les chaises (lits) de repos;

b) Les voitures d'enfants;

c) Les malles d'échantillons de marchandises;

d) Les instruments de musique portatifs;

e) Le matériel pour représentations d'artistes, pourvu que son conditionnement, son volume et son poids permettent de le charger et de le placer rapidement dans les fourgons;

f) Les instruments d'arpenteur, jusqu'à concurrence de 4 mètres de longueur, et les outils de travail à main;

g) Les instruments professionnels en général, les machines portatives usagées à écrire et à calculer, les livres, les papiers d'affaires et les documents;

h) Les engins de sport;

i) Les cycles, avec ou sans moteur auxiliaire, les motocyclettes sans side-car, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires non fixés à demeure.

Les réservoirs des véhicules mus par des moteurs peuvent contenir de l'essence. Le voyageur doit fermer le robinet qui se trouve éventuellement entre le réservoir et le moteur. Les réservoirs auxiliaires solidement attachés au véhicule peuvent également contenir de l'essence à condition d'être fermés. Les motocyclettes dont les réservoirs contiennent de l'essence doivent être chargées debout sur leurs roues, garanties de toute chute.

§ 3. — Les tarifs peuvent limiter la quantité, le volume et le poids des objets désignés au paragraphe 2 admis au transport comme bagages et fixer les conditions dans lesquelles l'aide du voyageur peut être requise pour le chargement, le transbordement et le déchargement.

Les tarifs peuvent autoriser sous certaines conditions le transport comme bagages d'autres objets (par exemple les motocyclettes avec side-car et les automobiles) et celui d'animaux enfermés dans des cages présentant des garanties suffisantes.

§ 4. — Les tarifs peuvent exclure du transport comme bagages les objets visés aux paragraphes 1 et 2 lorsqu'ils sont destinés à la vente.

Article 18.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport comme bagages les objets qui, en vertu des prescriptions de la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) et de son annexe I, sont exclus du transport comme marchandises ou y sont admis sous certaines conditions.

Toutefois, parmi les matières et objets admis au transport comme marchandises en vertu de l'annexe I à la C. I. M., ceux qui peuvent être transportés comme colis express ne sont pas exclus du transport comme bagages.

Article 19.

Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages. Surtaxes.

§ 1. — Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions des articles 17 et 18; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

§ 2. — Si les lois ou règlements de l'Etat sur le territoire duquel le fait se produit ne l'interdisent pas, le chemin de fer a le droit, en cas de présomption grave de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification; s'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres lois ou règlements en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Si une infraction est constatée, les frais occasionnés par la vérification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

§ 3. — En cas d'infraction aux dispositions des articles 17 et 18, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe sans préjudice du supplément de prix de transport et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage.

La surtaxe doit être payée pour chaque kilogramme brut des objets exclus du transport comme bagages:

a) A raison de trois francs, avec un minimum de perception de six francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclues du transport comme marchandises, en vertu de l'annexe I à la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.);

b) A raison de deux francs, avec un minimum de perception de quatre francs, dans tous les autres cas d'infraction aux dispositions des articles 17 et 18.

Article 20.

Emballage et conditionnement des bagages.

§ 1. — Les bagages dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant ou qui présentent des signes manifestes d'avaries peuvent être refusés par le chemin de fer. S'ils sont néanmoins acceptés, le chemin de fer aura le droit d'apporter une mention appropriée sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que le voyageur a reconnu l'exactitude de cette mention.

§ 2. — Les colis doivent porter, dans des conditions de fixité suffisantes, le nom et l'adresse du voyageur et la gare de destination.

§ 3. — Les anciennes étiquettes, adresses ou autres indications se rapportant à des transports antérieurs, doivent être enlevées ou rendues illisibles par le voyageur.

Article 21.

Enregistrement et transport des bagages. Bulletin de bagages.

§ 1. — L'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation de billets valables au moins jusqu'à la destination des bagages et par l'itinéraire indiqué sur les billets.

Si le billet est valable pour plusieurs itinéraires, ou si le lieu de destination est desservi par plusieurs gares, le voyageur doit désigner exactement l'itinéraire à suivre ou la gare pour laquelle l'enregistrement doit avoir lieu. Le chemin de fer ne répond pas des conséquences de l'inobservation de cette prescription par le voyageur.

Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport par un itinéraire autre que celui qui est indiqué sur le billet présenté ou sans présentation de billets. Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions de la présente convention fixant les droits et obligations du voyageur que ses bagages accompagnent s'appliquent à l'expéditeur de bagages enregistrés sans présentation de billets.

Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité de son billet, faire enregistrer des bagages ou bien directement sur le parcours total de la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée, ou bien sur des fractions quelconques du parcours total, pourvu qu'aucune fraction de ce parcours ne soit empruntée plus d'une fois.

§ 2. — Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du bulletin, que celui-ci est établi conformément à ses indications. Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 3. — Pour le surplus, les formalités de l'enregistrement des bagages sont déterminées par les lois et règlements en vigueur à la gare de départ.

§ 4. — Les bulletins de bagages délivrés pour les transports internationaux doivent être établis sur un formulaire conforme au modèle prévu à l'annexe I à la présente convention.

§ 5. — Le bulletin de bagages doit obligatoirement comporter les mentions suivantes:

a) L'indication des gares de départ et de destination;

b) L'itinéraire;

c) Le jour de la remise et le train pour lequel a été effectuée cette remise;

d) Le nombre des billets, sauf si les bagages ont été remis au transport sans présentation d'un billet;

e) Le nombre et le poids des colis;

f) Le montant du prix de transport et des autres frais éventuels;

g) S'il y a lieu, le montant en chiffres et en lettres de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 22.

§ 6. — Les tarifs ou les accords entre chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les bulletins de bagages doivent être imprimés et remplis.

§ 7. — Les tarifs peuvent prévoir des prescriptions spéciales pour l'enregistrement des cycles, engins de sport, fauteuils pour malades et voitures d'enfants.

§ 8. — Le voyageur peut indiquer, sous les conditions en vigueur à la gare de départ, le train par lequel ses bagages doivent être expédiés. S'il n'use pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

Si les bagages doivent changer de train dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le premier train qui doit assurer, dans les conditions fixées par les règlements nationaux, le service normal des bagages.

L'acheminement des bagages ne peut avoir lieu dans les conditions indiquées ci-dessus que si les formalités exigées au départ ou en cours de route par les douanes et autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

Le chemin de fer est en droit de ne pas admettre ou de limiter le transport des bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains.

Article 22.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. — Tout transport de bagages peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur le bulletin de bagages comme il est dit à l'article 21, paragraphe 5, lettre *g*.

Le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué en monnaie de l'Etat de départ ou en toute autre monnaie qui serait fixée par les tarifs.

§ 2. — Il est perçu une taxe d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres. Le minimum de perception est fixé à 1 franc par envoi.

Les tarifs peuvent réduire cette taxe et ce minimum de perception

Article 23.

Livraison.

§ 1. — La livraison des bagages a lieu contre la remise du bulletin de bagages. Le chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2. — Le détenteur du bulletin de bagages est en droit de réclamer au service de livraison de la gare destinataire la délivrance des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train par lequel les bagages devaient être transportés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités requises par les douanes et autres autorités administratives.

§ 3. — A défaut de présentation du bulletin de bagages, le chemin de fer n'est tenu de remettre les bagages que si le réclamant justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le chemin de fer peut exiger une caution.

§ 4. — Les bagages sont livrés à la gare pour laquelle ils ont été enregistrés. Toutefois, à la demande du détenteur du bulletin faite en temps utile, si les circonstances le permettent et si les prescriptions douanières ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire contre remise du bulletin de bagages, et, en outre, si le tarif l'exige, contre présentation du billet.

§ 5. — Le détenteur du bulletin auquel le bagage n'est pas livré dans les conditions indiquées au paragraphe 2, peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a réclamé la livraison.

§ 6. — Le voyageur peut refuser la réception des bagages, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications requises par lui en vue de constater un dommage allégué.

Les réserves formulées lors de la réception des bagages ne sont d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le chemin de fer.

§ 7. — Pour le surplus, les opérations de livraison sont soumises aux lois et règlements en vigueur sur le chemin de fer chargé de la livraison.

Chapitre III. — Dispositions communes aux transports des voyageurs et des bagages

Article 24.

Tarifs. Interdiction d'accords particuliers.

§ 1. — Les tarifs internationaux que les chemins de fer établissent doivent contenir toutes les conditions spéciales faisant règle pour le transport et toutes les indications nécessaires au calcul des prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

§ 2. — La publication des tarifs n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ et d'arrivée. Les tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication. Les majorations de tarifs et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs n'entrent en vigueur que six jours au plus tôt après leur publication.

§ 3. — Dans chaque gare ouverte au trafic international, le voyageur peut prendre connaissance des tarifs ou des extraits de tarifs indiquant les prix des billets internationaux qui y sont en vente et les taxes correspondantes pour les bagages.

§ 4. — Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme.

Toute accord particulier qui aurait pour effet d'accorder une réduction sur les prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

Toutefois, sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions, ainsi que celles qui sont accordées soit pour le service du chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit aux œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

Article 25.

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

Le voyageur est tenu de se conformer aux prescriptions édictées par les douanes et autres autorités administratives, tant en ce qui concerne sa personne qu'en ce qui concerne la visite de ses bagages et de ses colis à la main. Il doit assister à cette visite, sauf les exceptions admises par les lois et règlements. Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité, vis-à-vis du voyageur, pour le cas où celui-ci ne tiendrait pas compte de ces obligations.

Article 26.

Restitutions et paiements supplémentaires.

§ 1. — Lorsqu'un voyageur a demandé à être remboursé, pour la totalité ou une fraction du parcours, de tout ou partie du prix qu'il a payé pour son billet, la restitution est, pour les cas énumérés ci-après, effectuée aux conditions ci-dessous:

§ 2. — Sont expressément visés les cas suivants:

a) Le billet n'a pas été utilisé du fait du voyageur;

b) Le billet n'a pas été utilisé, le voyageur ayant été empêché d'entreprendre son voyage par suite de retard ou de suppression d'un train ou d'interruption du service;

c) Le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, par suite de la mort, de la maladie ou d'un accident survenu au voyageur ou d'autres causes impérieuses;

d) Le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur ayant, dans une gare intermédiaire, déclaré qu'il abandonne le reste du parcours;

e) Le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur, par suite de retard ou de suppression d'un train ou d'interruption du service, ayant été empêché de continuer son voyage conformément à l'horaire en raison du manque de correspondance;

f) Le billet, par suite du manque de place dans la classe pour laquelle il a été délivré, a été utilisé, sur tout ou partie du parcours, dans une classe inférieure.

§ 3. — Pour ce qui concerne les billets à prix réduit, la restitution est limitée aux cas prévus au paragraphe 2, lettres *b* et *e*.

Les billets ordinaires aller et retour et les billets à prix réduits pour enfants établis en vertu de l'article 6 ne sont pas considérés comme billets à prix réduits au sens du présent paragraphe.

§ 4. — Le chemin de fer a le droit d'exiger du voyageur toute justification utile à l'appui de chaque demande de restitution.

§ 5. — Toute restitution ne peut avoir lieu que sur présentation du billet.

Pour les cas prévus au paragraphe 2, lettres *a*, *b*, *d* et *e*, le voyageur doit, en outre, présenter une attestation officielle qui lui est délivrée, sur sa demande, par la gare de départ ou par la gare intermédiaire intéressée.

Pour le cas prévu au paragraphe 2, lettre *f*, le voyageur doit, en outre, présenter une attestation officielle du chemin de fer établissant qu'il a, sur le parcours considéré, pris place dans un compartiment d'une classe inférieure à celle à laquelle son billet lui donnait droit.

§ 6. — Sont exclus de la restitution les impôts, les suppléments payés pour les places réservées, les frais de confection et les commissions pour la vente des billets.

Sont déduits du montant à rembourser: un droit de 10 p. 100 avec minimum de 0,50 F et maximum de 3 F par billet, ainsi que, s'il y a lieu, les frais d'envoi.

Cette déduction n'est toutefois pas opérée lorsqu'un billet, resté inutilisé, est restitué le jour même de l'émission au bureau qui l'a délivré, non plus que dans les cas prévus au paragraphe 2, lettres *b* et *e*.

Compte tenu de l'application des dispositions précédentes du présent paragraphe, il est remboursé, suivant les cas visés au paragraphe 2:

— S'il s'agit des lettres *a* et *b*, le prix payé;

— S'il s'agit des lettres *c*, *d* et *e*, la différence entre le prix total payé et la taxe pour le parcours effectué, calculée sur la base du tarif normal;

— S'il s'agit de la lettre *f*, la différence entre le prix du billet que le voyageur a payé et celui qu'il aurait dû acquitter en prenant des billets correspondant à la classe utilisée pour chacun des parcours effectués.

§ 7. — Lorsqu'un voyageur a demandé à être remboursé du prix de transport de ses bagages pour la totalité ou une fraction du parcours, la restitution est effectuée dans les conditions ci-après:

Sont toujours déduits du montant de la restitution un droit de 0,50 F par bulletin, ainsi que, le cas échéant, les impôts.

Si les bagages sont retirés avant qu'ils aient quitté la gare expéditrice, le prix de transport est remboursé; s'ils le sont à une gare intermédiaire, le détenteur du bulletin de bagages doit, à cet effet, obtenir de cette gare intermédiaire une attestation qui est à joindre à la demande de restitution.

§ 8. — Les tarifs peuvent contenir des dispositions autres que celles qui précèdent, pourvu qu'elles ne constituent pas une aggravation de la situation du voyageur.

§ 9. — Toute demande de restitution fondée sur les dispositions du présent article, ainsi que sur celles de l'article 12, est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans un délai de six mois, compté, pour les billets, à partir de l'expiration de leur validité, pour les bulletins de bagages, à partir du jour de leur émission.

§ 10. — En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, le trop-perçu doit être remboursé par le chemin de fer, le moins-perçu versé par le voyageur.

§ 11. — Le trop-perçu constaté par le chemin de fer doit être, si possible, porté d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'il dépasse 0,50 F pour chaque billet ou pour chaque bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré au plus tôt, aux frais du voyageur.

§ 12. — Pour le calcul du trop-perçu à rembourser par le chemin de fer ou du moins-perçu à verser par le voyageur, est applicable le cours du change officiel du jour auquel le prix de transport a été perçu; si le paiement en est effectué dans une monnaie autre que la monnaie de perception, le cours applicable est celui du jour où a lieu ce paiement.

§ 13. — Dans tous les cas non prévus dans le présent article et à défaut d'ententes particulières entre les chemins de fer, les lois et règlements en vigueur au lieu de départ sont applicables.

Article 27.

Contestations.

Les contestations entre voyageurs ou entre ceux-ci et les agents sont provisoirement tranchées dans les gares par le chef de service et en cours de route par le chef de train.

TITRE III

Responsabilité. Actions nées du contrat de transport.

Chapitre Ier. — Responsabilité

Article 28.

Responsabilité consécutive au transport des voyageurs, des colis à la main et des animaux

§ 1. — La responsabilité du chemin de fer pour la mort, les blessures et toute autre atteinte à l'intégrité corporelle d'un voyageur ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par le manque d'une correspondance, reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit. Les articles ci-après du présent titre ne sont pas applicables à ces cas.

§ 2. — Le chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à la main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu de l'article 14 (§ 3), que des dommages causés par sa faute.

§ 3. — Il n'y a pas, en cette matière, de responsabilité collective.

Article 29.

Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages.

§ 1. — Le chemin de fer qui a accepté au transport des bagages en délivrant un bulletin de bagages international est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. — Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 13 (§ 2), concernant le chemin de fer destinataire.

Article 30.

Etendue de la responsabilité.

§ 1. — Le chemin de fer est responsable du retard à la livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que des avaries qu'ils subissent à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le retard à la livraison, la perte ou l'avarie, a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre des bagages ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. — Compte tenu de l'article 31 (§ 2), le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à la nature spéciale du bagage, à l'absence ou à la défectuosité de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

Article 31.

Charge de la preuve.

§ 1. — La preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie, a eu pour cause un des faits prévus à l'article 30 (§ 2), incombe au chemin de fer.

§ 2. — Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 30 (§ 3), il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 32.

Présomption de perte des bagages. Cas où ils sont retrouvés.

§ 1. — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis manquant comme perdu quand il n'a pas été livré dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 23 (§ 2).

§ 2. — Si un colis réputé perdu est retrouvé dans l'année qui suit la demande de livraison, le chemin de fer est tenu d'en donner avis à l'ayant droit, lorsque son domicile est connu ou peut être découvert.

Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le bagage lui soit livré à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 35 et, s'il y a lieu, à l'article 36.

Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai de trente jours prévu ou si le colis n'est retrouvé que plus d'un an après la demande de livraison, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 33.

Montant de l'indemnité en cas de perte des bagages.

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de bagages est mise à la charge du chemin de fer, il peut être réclamé:

a) Si le montant du dommage est prouvé:
une somme égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 40 F par kilogramme de poids brut manquant;

b) Si le montant du dommage n'est pas prouvé:
une somme calculée à forfait à raison de 20 F par kilogramme de poids brut manquant.

Sont en outre restitués le prix de transport, les droits de douane ou autres sommes déboursées à l'occasion du transport du bagage perdu, sans autres dommages-intérêts.

Article 34.

Montant de l'indemnité en cas d'avarie des bagages.

En cas d'avarie, le chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages, sans autres dommages-intérêts. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

a) Si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) Si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 35.

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages.

§ 1. — En cas de retard à la livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de payer une indemnité fixée à vingt centimes par kilogramme de poids brut des bagages livrés en retard et par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le quadruple de l'indemnité forfaitaire déterminée au paragraphe 1.

§ 3. — Les indemnités prévues aux paragraphes 1 et 2 ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale des bagages.

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue.

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 34.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux paragraphes 1 et 2 avec celles prévues aux articles 33 et 34 ne peut donner lieu au payement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

Article 36.

Montant de l'indemnité en cas de déclaration d'intérêt à la livraison.

S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, outre les indemnités prévues aux articles 33, 34 et 35, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

Article 37.

Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer.

Dans tous les cas où le retard à la livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie des bagages ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, l'ayant droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé, jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 33, 34, 35 et 36.

Article 38.

Intérêts de l'indemnité.

L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de 5 p. 100 l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse 10 F pour chaque bulletin de bagages; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 39.

Restitution des indemnités.

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

En cas de fraude, le chemin de fer a droit en outre au versement d'une somme égale à celle qu'il a payée indûment.

Article 40.

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois, si, à la demande des voyageurs, les agents du chemin de fer leur rendent des services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte des voyageurs à qui ils rendent ce service.

CHAPITRE II. — RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES. ACTIONS JUDICIAIRES. PROCÉDURE ET PRESCRIPTION EN CAS DE LITIGES NÉS DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 41.

Réclamations administratives.

§ 1. — Les réclamations administratives relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 43.

§ 2. — Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 42.

§ 3. — Les billets, bulletins de bagages et autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer pourra exiger la restitution des billets ou bulletins de bagages.

Article 42.

Personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire contre le chemin de fer.

L'action judiciaire contre le chemin de fer qui naît du contrat de transport n'appartient qu'à la personne qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit.

Article 43.

Chemins de fer contre lesquels l'action judiciaire peut être exercée. Compétence.

§ 1. — L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le chemin de fer au profit duquel la somme a été perçue.

§ 2. — Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport ne peuvent être exercées que contre le chemin de fer de départ, le chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le chemin de fer destinataire peut cependant être actionné, même s'il n'a reçu ni les bagages ni la feuille de route.

§ 3. — Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre un de ces chemins de fer.

§ 4. — L'action judiciaire ne peut être intentée que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent paragraphe.

§ 5. — L'action judiciaire peut être formée contre un chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux paragraphes 1 et 2, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6. — Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux recours des chemins de fer entre eux, réglés au chapitre III du présent titre.

Article 44.

Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par les bagages.

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser, sans délai et si possible en présence de cet ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état des bagages, leur poids et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit s'il le demande.

§ 2. — Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids des bagages ainsi que des causes et du montant du dommage; la procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

§ 3. — Dans le cas de perte de colis, l'ayant droit est tenu, pour faciliter les recherches du chemin de fer, de donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

Article 45.

Extinction de l'action contre le chemin de fer née du contrat de transport des bagages.

§ 1. — La réception des bagages par l'ayant droit éteint toute action née du contrat de transport contre le chemin de fer pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie.

§ 2. — Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

a) Si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;

b) En cas de réclamation pour retard, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43 (§ 2), dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception des bagages par l'ayant droit;

c) En cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:

1° Si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 44;

2° Si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 44, n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

d) En cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après la réception des bagages par l'ayant droit, à la double condition:

1° Qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, la demande de constatation conforme à l'article 44 soit faite par l'ayant droit;

2° Que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

Article 46.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an.

Toutefois, la prescription est de trois ans s'il s'agit:

a) De l'action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;

b) De l'action fondée sur le cas de fraude prévu à l'article 39.

§ 2. — La prescription court:

a) Pour les actions en indemnité pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie: du jour où la livraison a eu lieu;

b) Pour les actions en indemnité pour perte totale: du jour où la livraison aurait dû avoir lieu;

c) Pour les actions en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul: du jour du paiement, ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;

d) Pour les actions en paiement de supplément de droit réclamé par la douane: du jour de la réclamation de la douane;

e) Pour les autres actions concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du billet.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3. — En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4. — L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5 — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

CHAPITRE III. — RÈGLEMENT DES COMPTES. RECOURS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX

Article 47.

Règlement des comptes entre chemins de fer.

Tout chemin de fer est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Article 48.

Recours en cas d'indemnité pour perte ou avarie.

§ 1. — Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de bagages, en vertu des dispositions de la présente convention, a le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont participé au transport, conformément aux dispositions suivantes:

a) Le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés sous lettre *c*);

c) S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

Article 49

Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison.

Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

Article 50.

Procédure de recours

§ 1. — Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48 et 49 n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. — Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. — Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. — Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Article 51.

Compétence pour les recours.

§ 1. — Le juge du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. — Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents, en vertu du paragraphe 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 52.

Accords au sujet des recours.

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques, définies au chapitre III.

TITRE IV

Dispositions diverses.

Article 53.

Application du droit national.

A défaut de stipulations dans la présente Convention, les dispositions des lois et règlement nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 54.

Règles générales de procédure.

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la convention.

Article 55.

Exécution des jugements. — Saisies et cautions.

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent, en vertu des dispositions de la présente convention, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La revision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

§ 2. — Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un chemin de fer sur un chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. — Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

Les conditions de l'insaisissabilité des wagons de particuliers sont fixées par l'annexe VII de la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (C. I. M.).

§ 4. — La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Article 56.

Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères.

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

§ 2. — Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même, un chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

Article 57.

Office central des transports internationaux par chemins de fer.

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente convention, il est institué un office central des transports internationaux par chemins de fer, chargé:

a) De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer;

b) De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

c) De faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux;

d) De tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 58, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la convention;

e) D'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers — un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la convention;

f) De collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la convention, par voie d'arbitrage;

g) D'instruire les demandes de modifications à la présente convention et de proposer la réunion des conférences prévues à l'article 66, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'annexe II à la présente convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet office, ainsi que ses moyens d'action. Il détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont la même valeur et durée que la convention.

Article 58.

Liste des lignes soumises à la convention.

§ 1. — L'office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. — L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'office central notifiant l'inscription de cette ligne aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'office central, aussitôt que celui des Etats contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la convention.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'office central donne immédiatement à chaque chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Article 59.

Dispositions complémentaires.

Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la convention sont communiquées par eux à l'office central.

Les accords intervenus pour l'adoption de ces dispositions peuvent être mis en vigueur, sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la convention internationale.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'office central.

Article 60.

Règlement des différends par voie d'arbitrage.

§ 1. — Les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'annexe IV à la présente convention.

§ 2. — Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'annexe IV ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. — A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie:

a) Sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales:

1° Des litiges entre Etats contractants,

2° Des litiges entre Etats contractants, d'une part, et Etats non contractants, d'autre part,

3° Des litiges entre Etats non contractants,

pourvu que, dans les deux derniers cas, la convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel,

b) Des litiges entre entreprises de transport;

c) Des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) Des litiges entre usagers.

§ 4. — Les conditions de la suspension et de l'interruption de la prescription des actions nées d'un contrat de transport international qui fait l'objet d'un recours à la procédure arbitrale instituée par le présent article sont déterminées par le droit national du tribunal ordinaire où l'action devrait être intentée.

§ 5. — Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

TITRE V

Dispositions exceptionnelles.

Article 61.

Responsabilité en trafic fer-mer.

§ 1. — Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2 (§ 1), chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles prévues à l'article 30.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement des bagages à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

a) Actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) Innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages.

c) Incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) Périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle prévue sous lettre a).

§ 2. — Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. — Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les bagages en cours de transport ne seront pas affectés par lesdites mesures.

TITRE VI

Dispositions finales.

Article 62.

Signature.

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 1er mars 1953 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de revision.

Article 63.

Ratifications. Mise en vigueur.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 64.

Adhésion à la Convention.

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats contractants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — A moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats contractants et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 65.

Durée de l'engagement des Etats contractants.

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat contractant peut se dégager dans les conditions ci-après:

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. — Les Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 66.

Revision de la Convention.

§ 1. — Les délégués des Etats contractants se réunissent pour la revision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présente Convention.

Une Conférence est convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants:

a) D'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;

b) D'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de revision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de revision. Les dispositions de l'Annexe III sont applicables par analogie à ces Commissions.

§ 2. — La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une conférence de revision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. — Dans l'intervalle des conférences de revision, les articles 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 27, 47, 48, 49, 52 et les Annexes I et IV peuvent être tenus à jour par une Commission de revision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

Les décisions de la commission de revision sont notifiées immédiatement aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées à moins que, dans les trois mois à partir du jour de la notification, cinq Gouvernements au moins n'aient formulé des objections. Elles entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central les a portées à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification des décisions.

Article 67.

Textes de la Convention. Traductions officielles.

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise et un texte en langue italienne, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche:
Dr. SMETANA.

Pour la Belgique:
Vicomte DE LANTSHEERE.

Pour la Bulgarie:
B. TZVETKOV.

Pour le Danemark:
TH. JENSEN.

Pour l'Espagne:
JOSÉ RUIZ DE ARANA Y BAUER
DUQUE DE SAN LUCAR LA MAYOR
JOSÉ DE AGUINAGA.

Pour la Finlande:
VAINO HAKKINEN.

Pour la France:
J. CHAUVEL.

Pour la Grèce:
PHILON PHILON.

Pour la Hongrie:
VERMESY SANDOR.

Pour l'Italie:
ODOARDO BALDONI.

Pour le Liechtenstein:
W. STUCKI.

Pour le Luxembourg:
A. CLEMANG.

Pour la Norvège:
PETER ANKER.

Pour les Pays-Bas:
A. BENTINCK.

Pour la Pologne:
JOSEF ETTINGER.

Pour le Portugal:
ANTONIO PINTO DE MESQUITA.

Pour la Roumanie:
M. GERVESCO.

Pour la Suède:
T. HAMMARSTROM.

Pour la Suisse:
W. STUCKI.

Pour la Tchécoslovaquie:
SIMOVIC.

Pour la Turquie:
H. GERMEYANLIGIL.

Pour la Yougoslavie:
Z. DJERMANOVIC.

Pour le Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord:
DENIS O'NEILL.

Pour l'Irak:

Pour l'Iran:

Pour le Liban:
A. NASSIF.

Pour la Syrie:

ANNEXE I

(Article 21.)

FORMULAIRE DU BULLETIN DE BAGAGES

Le formulaire se compose de trois feuilles avec le texte ci-après. Les administrations de chemins de fer déterminent si toutes les trois feuilles ou si seulement les feuilles 1 et 3 sont remplies par décalquage.

1re Feuille (110 × 150 mm).

N° .....

TRANSPORT INTERNATIONAL DE BAGAGES

..... ₢

(Nom de l'administration du chemin de fer.)

Souche du bulletin de bagages.

de ..... à .....

via .....

Date .... 19.....	Nombre de billets	Nombre des colis-bagages	Poids réel (kg).	Prix de transport des bagages.		
				Calcul de la taxe par unité de 10 kg { sans franchise de bagages pour ..... kg	....	....
				{ avec franchise de bagages pour ..... kg	....	....
				.....	....	....
Train n°				(*)	....	....
.....	en chiffres	en lettres		Intérêt à la livraison..	....	....
	Frais accessoires.....				....	....
	Total de taxe.....				....	....

2e Feuille.

N° .....

TRANSPORT INTERNATIONAL DE BAGAGES

..... ₢

(Nom de l'administration du chemin de fer.)

Feuille de route.

de ..... à .....

via .....

Date .... 19.....	Nombre de billets	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg.	Prix de transport des bagages.		
				Calcul de la taxe par unité de 10 kg { sans franchise de bagages pour ..... kg	....	....
				{ avec franchise de bagages pour ..... kg	....	....
				.....	....	....
Train n°				(*)	....	....
.....	en chiffres	en lettres		Intérêt à la livraison..	....	....
	Frais accessoires.....				....	....
	Total de taxe.....				....	....

(*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

3e Feuille (recto).

N° .....

TRANSPORT INTERNATIONAL DE BAGAGES

..... ₢

(Nom de l'administration du chemin de fer.)

Bulletin de bagages.

de ..... à .....

via .....

Date .... 19.....	Nombre de billets.	Nombre des colis-bagages	Poids réel (kg).	Prix de transport des bagages.		
				Calcul de la taxe par unité de 10 kg. { sans franchise de bagages pour ..... kg	....	....
				{ avec franchise de bagages pour ..... kg	....	....
				.....	....	....
Train n°				(*)	....	....
.....	en chiffres	en lettres		Intérêt à la livraison..	....	....
	Frais accessoires.....				....	....
	Total de taxe.....				....	....

Voir au verso.

3e Feuille (verso).

Le présent transport est soumis au régime de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), ainsi qu'aux conditions des tarifs applicables.

Le voyageur est tenu d'assister aux formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives, sauf les exceptions admises par les administrations compétentes.

Les bagages désignés au recto sont délivrés contre remise du présent bulletin.

(*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

ANNEXE II

(Article 57.)

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer.

(Texte à décider par une Conférence extraordinaire qui sera convoquée en vertu de la clause prévue au Protocole additionnel.)

ANNEXE III

(Article 66, § 3.)

Statut relatif à la Commission de révision.

Article 1er.

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets rentrant dans la compétence de la Commission, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Article 2.

L'Office central invite la Commission à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

Article 3.

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux de la Commission.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4.

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat de la Commission.

Le Directeur et le Vice-directeur de l'Office central prennent part aux séances de la Commission avec voix consultative.

Article 5.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances de la Commission, des représentants:

a) D'Etats non contractants,

b) D'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous conditions de réciprocité,

c) D'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous conditions de réciprocité.

Article 6.

La Commission est valablement constituée lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Article 7.

La Commission désigne pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

Article 8.

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

Article 9.

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition n'est adoptée que si:

a) Ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la Commission,

b) Elle a réuni la majorité des suffrages exprimés.

Article 10.

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

Article 11.

Pour faciliter les travaux, la Commission peut constituer des sous-commissions; elle peut aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

ANNEXE IV

(Article 60.)

Règlement d'arbitrage.

Article 1er.

Nombre des arbitres.

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

Article 2.

Choix des arbitres.

§ 1. — Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. — Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. — L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une autre nationalité que les parties.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 3.

Compromis.

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier:

a) L'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;

b) La composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;

c) Le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

Article 4.

Procédure.

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

a) Le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) Il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) La sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'office central;

d) Sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la revision ou de la nullité.

Article 5.

Greffe.

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 6.

Frais.

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

CONVENTION INTERNATIONALE
concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.)

Les plénipotentiaires soussignés,

ayant reconnu la nécessité de reviser la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, signée à Rome le 23 novembre 1933, en conformité de l'article 60 de ladite Convention, ont résolu de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

TITRE Ier

Objet et portée de la Convention.

Article 1er.

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention.

§ 1. — La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58.

§ 2. — Les envois dont la gare (1) expéditrice et la gare destinataire sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sont soumis au droit de l'Etat de départ:

a) Lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ;

b) Même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ, si les chemins de fer intéressés ont conclu des accords particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

§ 3. — Les envois entre gares de deux Etats limitrophes, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces Etats, sont soumis au droit de cet Etat, lorsque l'expéditeur, par le choix du modèle de lettre de voiture, revendique le régime du règlement intérieur applicable à ces chemins de fer et que les lois et règlements d'aucun des Etats intéressés ne s'y opposent.

(1) Par « gare », on entend également les ports des services de navigation et tout établissement des services automobiles ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

Article 2.

Dispositions relatives aux transports mixtes.

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un chemin de fer inscrit sur la liste.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des dérogations résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Toutefois, les règles de responsabilité établies par la présente Convention ne peuvent faire l'objet de dérogations.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au paragraphe 1 doit prendre les mesures utiles pour que les dérogations prévues au paragraphe 2 soient publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

§ 4. — Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au paragraphe 1, les chemins de fer peuvent établir en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prévoir l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

Article 3.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport, sous réserve des dérogations prévues à l'article 4 (§ 2):

a) Les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

b) Les objets qui, par leurs dimensions, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, en raison des installations ou du matériel, ne fût-ce que de l'un des chemins de fer à emprunter;

c) Les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

d) Les matières et objets exclus du transport en vertu de l'annexe I à la présente Convention.

Article 4.

Objets admis au transport sous certaines conditions.

§ 1. — Les objets ci-après désignés sont admis au transport sous les conditions suivantes:

a) Les matières et objets désignés dans l'Annexe I à la présente Convention sont admis sous les conditions qui y sont fixées;

b) Les transports funèbres sont admis sous les conditions suivantes:

1° Le transport est effectué en grande vitesse, sous la garde d'une personne qui l'accompagne, à moins que le transport en petite vitesse ou la dispense d'escorte ne soient admis sur tous les chemins de fer participant au transport;

2° Les frais de transport sont obligatoirement payés au départ;

3° Le transport est soumis aux lois et règlements de police de chaque Etat, à moins qu'il ne soit réglé par des Conventions spéciales entre plusieurs Etats;

c) Les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues sont admis, à la condition qu'un chemin de fer vérifie qu'ils sont en état de circuler et l'atteste par une inscription sur le véhicule ou par un certificat spécial; les locomotives, tenders et automotrices doivent en outre être accompagnés d'un agent fourni par l'expéditeur, compétent notamment pour assurer le graissage;

d) Les animaux vivants sont admis dans les conditions ci-après:

1° Les envois d'animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur, à moins qu'il ne s'agisse d'animaux de petite taille remis au transport dans des cages, caisses, paniers, etc., bien clos; toutefois, l'accompagnement n'est pas exigé en cas d'exceptions prévues par des tarifs internationaux ou par des accords intervenus entre chemins de fer;

2° L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions de police vétérinaire des Etats d'expédition, de destination et de transit;

e) Les objets dont le transport présente, de l'avis du chemin de fer, des difficultés spéciales en raison des installations ou du matériel ne

fût-ce que de l'un des chemins de fer empruntés, ne sont admis que sous des conditions techniques ou d'exploitation particulières, déterminées dans chaque cas par le chemin de fer. Ces transports peuvent être soumis à des délais de livraison spéciaux fixés par le chemin de fer lors de la conclusion du contrat de transport.

§ 2. — Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent convenir, par des accords, que certains objets exclus par la présente Convention seront admis sous certaines conditions au transport international entre ces Etats, ou que les matières et objets désignés dans l'Annexe I seront admis sous des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par l'Annexe I.

Lorsque des accords de ce genre admettent au transport des matières et objets qui en sont exclus par les prescriptions de l'Annexe I, ces accords doivent être communiqués à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer qui porte à l'ordre du jour de la prochaine session de la Commission d'experts les dispositions de l'accord ayant trait à cette admission, à moins que ces dispositions n'aient déjà été examinées et écartées par la Commission.

Les chemins de fer peuvent aussi, au moyen de clauses insérées dans leurs tarifs, soit admettre certains objets exclus du transport par la présente Convention, soit adopter des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par l'Annexe I pour les matières et objets admis conditionnellement par celle-ci.

Article 5.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

§ 1. — Le chemin de fer est tenu d'effectuer, en se conformant aux conditions de la présente Convention, tout transport de marchandises, pourvu que:

a) L'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;

b) Le transport soit possible avec les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic;

c) Le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2. — Le chemin de fer n'est tenu d'accepter les objets dont le chargement, le transbordement ou le déchargement exige l'emploi de moyens spéciaux que si les gares où ces opérations doivent être effectuées disposent de ces moyens.

§ 3. — Le chemin de fer n'est tenu d'accepter que les envois dont le transport peut être effectué sans délai; les prescriptions en vigeur à la gare expéditrice déterminent les cas où cette gare est tenue de prendre provisoirement en dépôt les envois ne remplissant pas cette condition.

§ 4. — Les envois doivent être expédiés dans l'ordre de leur acceptation au transport sauf le cas prévu au paragraphe 5.

§ 5. — Si l'intérêt public ou les nécessités de l'exploitation l'exigent, l'autorité compétente peut décider que:

a) Le service sera suspendu en totalité ou en partie;

b) Certaines expéditions seront temporairement exclues ou admises seulement sous certaines conditions;

c) Certaines expéditions bénéficieront temporairement de priorités.

Ces mesures doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour eux d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

S'il apparaît que la durée d'application des mesures doive excéder un mois, communication en sera faite à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer qui les notifiera aux autres Etats.

§ 6. — Toute infraction par le chemin de fer aux dispositions de cet article peut donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

TITRE II

Du contrat de transport.

CHAPITRE Ier. — FORME ET CONDITIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 6.

Teneur et forme de la lettre de voiture.

§ 1. — L'expéditeur doit présenter pour toute expédition internationale soumise à la présente Convention une lettre de voiture conforme au modèle prévu à l'Annexe II à la présente Convention.

Le format du formulaire de la lettre de voiture peut toutefois être réduit par voie de dispositions tarifaires pour certains trafics entre pays limitrophes.

Les formulaires de lettre de voiture doivent être imprimés sur papier à écrire blanc, résistant; ils portent, pour la grande vitesse, deux bandes rouges d'un centimètre au moins de largeur, l'une au bord supérieur, l'autre au bord inférieur, au recto et au verso. Pour le duplicata de la lettre de voiture il peut être fait usage de papier bleu clair.

§ 2. — Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la langue dans laquelle doivent être imprimés les formulaires des lettres de voiture. A défaut de dispositions de tarifs ou d'accords, les formulaires doivent être imprimés dans une des langues officielles de l'Etat expéditeur; ils doivent, en outre, contenir un texte français, ou allemand, ou italien, et ils peuvent contenir toutes traductions en d'autres langues jugées utiles.

La partie à remplir par l'expéditeur doit être rédigée dans une des langues officielles du pays de départ. Des tarifs internationaux ou des accords entre chemins de fer peuvent prévoir si des traductions doivent être jointes et quelles doivent être ces traductions. A défaut, l'expéditeur doit joindre une traduction en français, en allemand ou en italien, à moins que les inscriptions ne soient rédigées dans une de ces trois langues.

Le chemin de fer peut exiger que les indications et déclarations à porter par l'expéditeur sur la lettre de voiture et sur ses annexes soient faites en caractères latins.

§ 3. — Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit barrer les cases inutilisées.

§ 4. — Le choix du formulaire de lettre de voiture blanc ou du formulaire à bandes rouges indique si la marchandise est à transporter en petite ou en grande vitesse. La demande de la grande vitesse sur une partie du parcours et de la petite vitesse sur l'autre partie n'est pas admise, sauf accord entre tous les chemins de fer intéressés.

§ 5. — Les mentions portées sur la lettre de voiture doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles. Les lettres de voiture surchargées, grattées, ou celles sur lesquelles on a collé des morceaux de papier ne sont pas admises. Les ratures sont tolérées à la condition que l'expéditeur les approuve par sa signature et qu'il inscrive les quantités rectifiées en toutes lettres, quand il s'agit du nombre ou du poids des colis.

§ 6. — La lettre de voiture doit obligatoirement comporter les mentions suivantes:

a) Le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture;

b) La désignation du chemin de fer expéditeur;

c) La désignation du chemin de fer destinataire et celle de la gare destinataire, avec toutes les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou des noms analogues;

d) Le nom et l'adresse du destinataire. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être indiqué comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou d'un agent de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que « à l'ordre de ... » ou « au porteur du duplicata de la lettre de voiture », ne sont pas autorisées;

e) La désignation de la marchandise, l'indication du poids ou, à défaut, une indication analogue, conforme aux prescriptions du chemin de fer expéditeur. Lorsque les lois ou règlements du pays de départ autorisent l'expéditeur à remettre ses envois sans mention du poids ou de l'indication en tenant lieu, ce poids ou cette indication sont inscrits par le chemin de fer expéditeur.

Les marchandises doivent être désignées: celles qui figurent dans l'Annexe I, sous le nom qui leur est donné dans cette Annexe, les autres marchandises, lorsque l'expéditeur demande l'application d'un tarif déterminé, sous le nom qui leur est donné dans ce tarif, et dans tous les autres cas, sous la dénomination, correspondant à leur nature, usitée par le commerce dans l'Etat de départ.

Si l'espace réservé sur la lettre de voiture pour la spécification des marchandises est insuffisant, la désignation des articles doit être faite sur des feuilles de mêmes dimensions que ce document, soigneusement attachées à celui-ci et signées par l'expéditeur. La lettre de voiture doit mentionner l'existence de ces feuilles. Si le poids total de l'envoi est indiqué, cette indication doit être portée sur la lettre de voiture même;

f) Pour les envois de détail: le nombre de colis; leurs marques et numéros ou, à leur défaut, la mention que ces colis portent l'adresse du destinataire; la description de l'emballage. Ces mêmes mentions doivent figurer dans la lettre de voiture concernant les wagons complets comportant une ou plusieurs pièces, expédiés en trafic fer-mer et qui doivent être transbordés.

Pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur: le type (wagon couvert, découvert, spécial ou de particulier); le numéro; les marques de propriété du wagon et, pour les wagons de particuliers, la tare;

g) L'énumération détaillée des pièces requises par les douanes et autres autorités administratives et qui sont jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme tenues à la disposition du chemin de fer dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;

h) La signature de l'expéditeur ainsi que l'indication de son nom et de son adresse complétée, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique ou téléphonique. La signature peut être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le permettent. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur.

§ 7. — En outre, la lettre de voiture doit, s'il y a lieu, contenir toutes les autres indications prévues dans la présente Convention, notamment les suivantes:

a) La mention « en gare (bureau restant) » ou la mention « livrable à domicile », à la condition que ces modes de livraison soient admis à la gare destinataire;

b) Les tarifs à appliquer, notamment les tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus à l'article 11, § 4, lettre *c*), et à l'article 35;

c) La somme en chiffres et en lettres représentant l'intérêt à la livraison déclaré conformément à l'article 20;

d) Les frais que l'expéditeur prend à sa charge conformément aux dispositions de l'article 17;

e) Le montant en chiffres et en lettres du remboursement et des débours conformément à l'article 19;

f) L'itinéraire prescrit conformément aux dispositions de l'article 10, § 1, et l'indication des gares où doivent s'accomplir les opérations de douane et d'autres autorités administratives;

g) Les indications relatives aux formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives conformément à l'article 15;

h) La mention que le destinataire a le droit de modifier le contrat de transport; cette mention, à inscrire dans la case: « Déclaration pour l'accomplissement... », doit avoir le libellé suivant: « Destinataire autorisé à donner des ordres ultérieurs ».

§ 8. — Il n'est permis d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations que si elles sont prescrites ou admises par les lois et règlements d'un Etat ou par les tarifs, et ne sont pas contraires à la présente Convention.

Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux qui sont prescrits ou admis par la présente Convention ou par les tarifs. Toutefois, lorsque les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le prescrivent, l'expéditeur doit établir, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à être conservée par le chemin de fer pour lui servir de preuve du contrat de transport.

§ 9. — Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Toutefois, sous le couvert d'une seule lettre de voiture, ne doivent pas être remises au transport:

a) Des marchandises qui, en raison de leur nature, ne peuvent pas être chargées en commun sans inconvénients;

b) Des marchandises dont le chargement incombe pour partie au chemin de fer et pour partie à l'expéditeur;

c) Des marchandises dont le chargement en commun porterait atteinte aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives;

d) Des marchandises admises au transport sous certaines conditions, lorsqu'il s'agit de matières et objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit en vertu de l'Annexe I à la présente Convention.

§ 10. — Une même lettre de voiture ne peut comprendre que le chargement d'un seul wagon. Toutefois avec une seule lettre de voiture peuvent être remis au transport:

a) Les masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles dont le chargement exige plus d'un wagon;

b) Les envois chargés en plusieurs wagons, lorsque des dispositions particulières au trafic ou des tarifs internationaux l'autorisent pour la totalité du parcours.

§ 11. — L'expéditeur est autorisé à insérer au bas du verso de la lettre de voiture, mais à titre de simple information pour le destinataire et sans qu'il en résulte ni obligation ni responsabilité pour le chemin de fer, des mentions qui se rapportent à l'envoi, comme par exemple:

« Envoi de N.... »;
« Par ordre de N.... »;
« A la disposition de N.... »;
« Pour être réexpédié à N.... »;
« Assuré auprès de N.... »;
« Pour la ligne de navigation N.... » ou « pour le navire N.... »;
« Provenant de la ligne de navigation N.... » ou « du navire N.... »;
« Pour la ligne de service automobile N.... »;
« Provenant de la ligne de service automobile N.... »;
« Pour la ligne aérienne N.... »;
« Provenant de la ligne aérienne N.... »;
« Pour l'exportation à destination de N.... ».

Article 7.

Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture. Surtaxes. Mesures à prendre en cas de surcharge.

§ 1. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces déclarations ou indications seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles; si cette place est insuffisante, une mention portée à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture où se trouve le complément de l'inscription.

§ 2. — Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture et si les mesures de sécurité prescrites par l'Annexe I ont été observées.

S'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, l'expéditeur ou le destinataire doit être invité à y assister, selon qu'elle a lieu à la gare expéditrice ou à la gare destinataire. Si l'intéressé ne se présente pas ou si la vérification a lieu en cours de route et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Le chemin de fer ne peut cependant procéder à une vérification du contenu en cours de route qu'à la condition que cette opération soit commandée par les nécessités de l'exploitation ou par les règlements de douane ou d'autres autorités administratives.

Si le résultat de la vérification diffère des indications de la lettre de voiture, il doit être inscrit dans celle-ci. Si la vérification a lieu à la gare expéditrice, l'inscription doit également être faite dans le duplicata de la lettre de voiture, lorsqu'il se trouve entre les mains du chemin de fer. Si l'envoi ne répond pas aux énonciations de la lettre de voiture, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés sur place.

§ 3. — Les lois et règlements de chaque Etat déterminent les conditions dans lesquelles le chemin de fer a le droit ou est tenu de constater ou de vérifier le poids de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

Le chemin de fer est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le résultat des constatations faites au sujet du poids, du nombre des colis, ainsi que de la tare réelle des wagons.

§ 4. — En cas de pesage sur un pont à bascule, le poids est déterminé en déduisant du poids total du wagon chargé la tare inscrite sur le wagon, à moins qu'une tare différente ne résulte d'un pesage spécial du wagon vide.

§ 5. — Si un pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport fait apparaître une différence de poids, le poids constaté par la gare expéditrice, ou à défaut le poids déclaré par l'expéditeur, reste déterminant pour le calcul du prix de transport dans les cas suivants:

a) Si la différence est manifestement due à la nature de la marchandise ou aux influences atmosphériques;

b) Si le pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport est effectué sur pont-bascule et ne fait pas apparaître une différence supérieure à deux pour cent du poids constaté par la gare expéditrice ou, à défaut, du poids déclaré par l'expéditeur.

§ 6. — Sans préjudice du payement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour dommage éventuel, le chemin de fer peut percevoir une surtaxe dans les cas et aux conditions fixées ci-après:

a) En cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe I, la surtaxe est de trois francs par kilogramme de poids brut du colis entier;

b) En cas, soit de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous certaines conditions en vertu de l'Annexe I, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescrites dans cette Annexe, la surtaxe est de deux francs par kilogramme de poids brut du colis entier;

c) En cas de désignation indiquant d'une manière irrégulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles qui sont prévues sous lettres *a* et *b* du présent paragraphe, ou en général en cas de désignation pouvant, d'une manière quelconque, faire bénéficier l'envoi d'un tarif

plus réduit que celui qui est effectivement applicable, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport depuis le point de départ jusqu'au point de destination régulièrement applicable avec la désignation irrégulière, inexacte ou incomplète et celui qui aurait dû être perçu, si la désignation avait été régulière, exacte et complète.

Lorsqu'un envoi est constitué par des marchandises taxées à des prix différents et que le poids de chacune d'elles peut être déterminé sans difficulté, la surtaxe est calculée d'après la taxe applicable à chacune des marchandises, si ce mode de calcul fait ressortir une surtaxe plus réduite;

d) En cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté, depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire;

e) En cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, la surtaxe est égale à six fois le prix de transport, entre la gare expéditrice et la gare destinataire, du poids en excédent sur la limite de charge. Il y a surcharge quand la charge d'un wagon dépasse la limite de charge définie de la manière suivante:

Lorsqu'un wagon ne porte qu'une seule inscription relative au poids du chargement qu'il peut recevoir, celle-ci est considérée comme indiquant la charge normale; la limite de charge est alors égale à cette charge normale augmentée de cinq pour cent.

Lorsqu'un wagon porte deux inscriptions, celle qui indique le tonnage le plus faible détermine la charge normale; celle qui indique le tonnage le plus élevé détermine la limite de charge;

f) S'il y a, pour un même wagon, indication d'un poids inférieur au poids réel et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.

§ 7. — La surtaxe à percevoir conformément au paragraphe 6 grève la marchandise transportée, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui la justifient.

§ 8. — Le montant des surtaxes et le motif de leur perception doivent être mentionnés dans la lettre de voiture.

§ 9. — La surtaxe n'est pas due:

a) En cas d'indication inexacte du poids, lorsque le pesage par le chemin de fer est obligatoire d'après les règles en vigueur à la gare expéditrice;

b) En cas d'indication inexacte du poids ou en cas de surcharge, si l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit fait par le chemin de fer;

c) En cas de surcharge occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, s'il est prouvé que le chargement du wagon a été effectué conformément aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice;

d) En cas d'augmentation de poids survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge, s'il est prouvé que cette augmentation est due à des influences atmosphériques;

e) En cas d'indication inexacte du poids sans qu'il y ait surcharge, lorsque la différence entre le poids indiqué dans la lettre de voiture et le poids constaté ne dépasse pas deux pour cent du poids déclaré.

§ 10. — Quand la surcharge d'un wagon est constatée par la gare expéditrice ou par une gare intermédiaire, l'excédent de charge peut être retiré du wagon, même s'il n'y a pas lieu de percevoir une surtaxe. L'expéditeur est, s'il y a lieu, invité sans retard à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge.

Toutefois, le destinataire qui a modifié le contrat de transport, en vertu de l'article 22, doit être visé et invité à donner des instructions concernant l'excédent de charge.

La surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal, avec la surtaxe prévue du paragraphe 6, s'il y a lieu; en cas de déchargement, les frais de cette opération sont perçus d'après le tarif des frais accessoires du chemin de fer qui l'effectue.

Si l'ayant droit prescrit d'expédier la surcharge à la gare destinataire du chargement principal, à une autre gare destinataire ou de la retourner à la gare expéditrice, elle est traitée comme un envoi distinct.

Article 8.

Conclusion du contrat de transport. Duplicata de la lettre de voiture.

§ 1. — Le contrat de transport est conclu dès que le chemin de fer expéditeur a accepté au transport la marchandise accompagnée de la lettre de voiture. L'acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture du timbre de la gare expéditrice, portant la date de l'acceptation.

§ 2. — L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la remise de la totalité de l'envoi faisant l'objet de la lettre de voiture et le payement des frais que l'expéditeur prend à sa charge. Cette apposition doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si ce dernier le demande.

§ 3. — Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

§ 4. — Toutefois, en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec lui, lorsque de telles conventions sont autorisées à la gare expéditrice, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne font preuve contre le chemin de fer que si la vérification de ce poids ou du nombre des colis a été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

§ 5. — L'expéditeur doit présenter au chemin de fer en même temps que la lettre de voiture le duplicata conforme au modèle de l'Annexe II à la présente Convention.

Le chemin de fer est tenu de certifier, par l'apposition du timbre à date sur le duplicata, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un connaissement.

Article 9.

Tarifs. Interdiction d'accords particuliers.

§ 1. — Le prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat, valables au moment de la conclusion du contrat de transport, même si le prix de transport est calculé séparément sur différentes sections du parcours.

Toutefois, la publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ et d'arrivée.

Les majorations de tarifs internationaux et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs, n'entrent en vigueur que quinze jours au plus tôt après leur publication. Toutefois,

a) Si un tarif international prévoit l'extension d'un tarif intérieur au parcours total, les délais de publication de ce tarif intérieur sont applicables;

b) Les majorations des prix d'un tarif international consécutives à un relèvement général des prix des tarifs intérieurs d'un chemin de fer participant entrent en vigueur le lendemain de leur publication, à condition que l'adaptation des prix du tarif international qu'entraîne ce relèvement ait été annoncée au moins quinze jours à l'avance. Cette annonce ne peut toutefois pas être antérieure à la date de la publication du relèvement des prix des tarifs intérieurs en cause.

Les tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

§ 2. — Les tarifs doivent faire connaître toutes les conditions spéciales aux divers transports, et notamment la vitesse à laquelle ils s'appliquent. Si, pour toutes les marchandises ou pour certaines d'entre elles, ou pour certains parcours, un chemin de fer a une tarification ne comportant qu'une seule vitesse, cette tarification peut être appliquée aux transports effectués tant avec lettre de voiture blanche qu'avec lettre de voiture à bandes rouges, sous les conditions de délai de livraison qui résultent, pour chacune de ces lettres de voiture, des dispositions de l'article 6 (§ 4) et de l'article 11.

Les conditions des tarifs sont valables pourvu qu'elles ne soient pas contraires à la présente Convention, sinon elles sont considérées comme nulles et non avenues.

L'application d'un tarif international peut être subordonnée à sa revendication expresse dans la lettre de voiture.

§ 3. — Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme.

Tout accord particulier qui aurait pour effet d'accorder une réduction sur les prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

Toutefois, sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions, ainsi que celles qui sont accordées soit pour le service du chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit aux œuvres de bienfaisance.

§ 4. — Il n'est perçu au profit des chemins de fer, en sus du prix de transport et des frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par eux, telles que droits de douane, d'octroi, de police, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations à l'emballage extérieur ou intérieur des marchandises, nécessaires pour en assurer la conservation, et autres dépenses analogues. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voi-

sure à laquelle les pièces justificatives doivent être jointes. Quand le payement de ces dépenses incombe à l'expéditeur, les pièces justificatives ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais elles sont remises à l'expéditeur avec le compte des frais, comme il est dit à l'article 17.

Article 10.

Itinéraires et tarifs applicables.

§ 1. — L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, l'itinéraire à suivre. Il ne peut le jalonner que par des points frontières et, le cas échéant, par des gares de transit entre chemins de fer.

§ 2. — Sont assimilées à une prescription d'itinéraire:

a) La désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives, ainsi que celle des gares où des soins spéciaux doivent être donnés à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.);

b) La désignation des tarifs à appliquer, en tant qu'elle suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués doivent être appliqués;

c) L'indication du payement de tout ou partie des frais jusqu'à X (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes).

§ 3. — Le chemin de fer ne peut, hors des cas visés à l'article 5 (§ 5), et à l'article 24 (§ 1), effectuer le transport par un itinéraire différent de celui prescrit par l'expéditeur qu'à la double condition:

a) Que les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives, ainsi que les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.), aient toujours lieu aux gares désignées par l'expéditeur;

b) Que l'envoi n'ait pas à supporter des frais et délais de livraison supérieurs aux frais et délais calculés par l'itinéraire indiqué par l'expéditeur.

§ 4. — Sous réserve des dispositions du paragraphe 3, les frais et les délais de livraison sont calculés par l'itinéraire prescrit par l'expéditeur ou, à défaut, par l'itinéraire que le chemin de fer a choisi.

§ 5. — L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, les tarifs à appliquer.

§ 6. — Si les indications données par l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer l'itinéraire ou les tarifs à appliquer ou si certaines de ces indications sont incompatibles, le chemin de fer doit choisir l'itinéraire ou les tarifs qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est responsable du domage résultant de ce choix qu'en cas de dol ou de faute lourde.

§ 7. — S'il existe un tarif international depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué ce tarif, il est tenu de rembourser à l'ayant droit, sur sa demande, la différence éventuelle entre le prix de transport ainsi appliqué et celui qu'aurait donné, sur le même parcours, la soudure d'autres tarifs, en tant que cette différence excède dix francs par lettre de voiture.

Article 11.

Délais de livraison.

§ 1. — Les délais de livraison sont fixés par les règlements en vigueur entre les chemins de fer participant au transport ou par les tarifs internationaux applicables depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire. Les délais ainsi fixés ne doivent pas être supérieurs à ceux qui résulteraient des dispositions des paragraphes suivants.

§ 2. — A défaut d'indication des délais de livraison dans les règlements ou tarifs internationaux ainsi qu'il est prévu au paragraphe 1 et sous réserve des dispositions des paragraphes ci-après, les délais de livraison sont les suivants:

a) Pour la grande vitesse:

1° Délai d'expédition: douze heures;

2° Délai de transport, par fraction indivisible de 300 km de distance d'application des tarifs: vingt-quatre heures;

b) Pour la petite vitesse:

1° Délai d'expédition: vingt-quatre heures;

2° Délai de transport, par fraction indivisible de 200 km de distance d'application des tarifs: vingt-quatre heures.

§ 3. — Le délai de transport est calculé sur la distance totale entre la gare expéditrice et la gare destinataire; le délai d'expédition n'est compté qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux empruntés.

§ 4. — Les lois et règlements de chaque Etat déterminent dans quelle mesure les chemins de fer ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants:

a) Pour les envois remis à l'expédition en dehors des gares ou livrables en dehors des gares;

b) Pour les transports qui empruntent:

— soit la mer ou les voies navigables intérieures par bac ou par bateau,

— soit une route ne comportant pas de voie ferrée,

— soit certains raccordements reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,

— soit une ligne secondaire,

— soit une ligne dont les rails n'ont pas l'écartement normal;

c) Pour les transports qui sont taxés à des tarifs intérieurs spéciaux et exceptionnels à prix réduits;

d) A l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer:

— soit un développement anormal du trafic,

— soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

§ 5. — Les délais supplémentaires prévus sous paragraphe 4, lettres *a*, *b*, et *c*, doivent figurer dans les tarifs.

Les délais supplémentaires prévus sous paragraphe 4, lettre *d*), doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publication.

§ 6. — Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation au transport de la marchandise, prévue à l'article 8 (§ 1). Toutefois, pour les envois en grande vitesse, le délai commence à courir vingt-quatre heures plus tard lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation au transport est un dimanche ou un jour férié légal et lorsque la gare expéditrice n'est pas ouverte, pour les envois en grande vitesse, ce dimanche ou ce jour férié.

§ 7. — Le délai de livraison est suspendu:

a) Pour tous les envois, sauf faute imputable au chemin de fer, pendant le séjour que nécessitent:

1° La vérification conforme à l'article 7 (§§ 2 et 3), qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions dans la lettre de voiture;

2° L'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives;

3° La modification du contrat de transport ordonnée en vertu de l'article 21 ou de l'article 22;

4° Les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.);

5° Toute interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport;

b) Pour les envois en petite vitesse, les dimanches et jours fériés légaux;

c) Pour les envois en grande vitesse, les dimanches et certains jours fériés légaux lorsque, dans un Etat, les lois ou règlements prévoient l'interruption totale ou partielle du transport, en grande vitesse, des marchandises les dimanches et ces jours fériés.

§ 8. — Lorsque le délai de livraison doit prendre fin après l'heure de fermeture de la gare destinataire, l'expiration de ce délai est reportée deux heures après l'heure d'ouverture de la gare qui suit l'expiration du délai de livraison.

En outre, pour les envois en grande vitesse, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche ou un jour férié légal et lorsque la gare destinataire n'est pas ouverte pour les envois en grande vitesse ce dimanche ou ce jour férié, l'expiration du délai de livraison est reportée au lendemain de ce dimanche ou de ce jour férié.

§ 9. — Le délai de livraison est observé si, avant son expiration:

a) L'arrivée de la marchandise est notifiée et celle-ci tenue à disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et qui doivent faire l'objet d'un avis d'arrivée;

b) La marchandise est tenue à disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et qui ne font pas l'objet d'un avis d'arrivée;

c) La marchandise est mise à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en dehors des gares.

Article 12.

Etat de la marchandise. Emballage.

§ 1. — Lorsque le chemin de fer accepte au transport une marchandise présentant des signes manifestes d'avarie, il peut exiger que l'état de cette marchandise fasse l'objet d'une mention spéciale sur la lettre de voiture.

§ 2. — Lorsque la nature de la marchandise exige un emballage, l'expéditeur doit l'emballer de telle sorte qu'elle soit préservée de

perte totale ou partielle et d'avarie en cours de transport et ne risque pas de porter dommage aux personnes, au matériel ou aux autres marchandises.

L'emballage doit, d'ailleurs, être conforme aux prescriptions des tarifs et règlements du chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Si l'expéditeur ne s'est pas conformé aux prescriptions du paragraphe 2, le chemin de fer peut, soit refuser l'envoi, soit exiger que l'expéditeur reconnaisse, sur la lettre de voiture, l'absence d'emballage ou l'état défectueux de l'emballage en donnant une description exacte de celui-ci.

§ 4. — L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux. Il est tenu, notamment, de réparer le préjudice que le chemin de fer aurait subi de ce chef. Si la lettre de voiture ne mentionne pas le défaut d'emballage ou son état défectueux, la preuve de ces vices incombe au chemin de fer.

§ 5. — Lorsqu'un expéditeur a l'habitude d'expédier, de la même gare, des marchandises de même nature nécessitant un emballage et de les remettre, soit sans emballage, soit sous le même emballage défectueux, il peut se dispenser de satisfaire pour chaque expédition aux prescriptions du paragraphe 3, en déposant dans cette gare une déclaration générale conforme au modèle prévu à l'annexe III à la présente convention. Dans ce cas, la lettre de voiture doit contenir mention de la déclaration générale remise à la gare expéditrice

§ 6. — Sauf exception prévue dans les tarifs, l'expéditeur est tenu d'indiquer sur chaque colis des expéditions de détail, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec les indications figurant sur la lettre de voiture:

a) Des marques et des numéros ou, à défaut, l'adresse du destinataire;

b) La gare destinataire.

Si le règlement applicable au chemin de fer expéditeur le prévoit, le nom et l'adresse du destinataire doivent être inscrits soit à découvert, soit sous une étiquette repliée qui peut être couverte seulement si la lettre de voiture fait défaut.

Les indications sous lettres *a*) et *b*) doivent aussi figurer sur chaque élément des wagons complets qui, expédiés en trafic fer—mer, doivent être transbordés.

Les anciennes inscriptions ou étiquettes doivent être oblitérées ou enlevées par l'expéditeur.

§ 7. — Sauf exception expressément prévue dans les tarifs, ne sont pas transportés autrement que par wagons complets les objets fragiles (tels que la verrerie, la porcelaine, la poterie), les objets qui s'éparpilleraient dans les wagons (tels que les noix, les fruits, les fourrages, les pierres), ainsi que les marchandises qui pourraient salir ou détériorer les autres colis (telles que le charbon, la chaux, la cendre, les terres ordinaires, les terres à couleur), à moins que ces marchandises ne soient emballées ou réunies de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, salir ou détériorer d'autres colis.

Article 13.

Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives. Fermeture douanière.

§ 1. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces qui sont nécessaires à l'accomplissement des formalités à remplir, avant la livraison de la marchandise au destinataire, vis-à-vis des douanes et autres autorités administratives. Ces pièces doivent concerner uniquement les marchandises faisant l'objet d'une même lettre de voiture, à moins que les prescriptions administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

Lorsque ces pièces ne peuvent être jointes à la lettre de voiture, l'expéditeur doit les faire parvenir en temps utile au bureau de gare, de douane ou de toute autre autorité, où les formalités doivent être remplies; la lettre de voiture doit indiquer le bureau où ces pièces seront tenues à la disposition du chemin de fer.

§ 2. — Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les pièces fournies sont suffisantes et exactes.

L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer est responsable, au même titre qu'un commissionnaire, des conséquences de la perte, de la non-utilisation ou de l'utilisation irrégulière des pièces mentionnées sur la lettre de voiture et qui accompagnent ce document, ou sont déposées entre ses mains; toutefois, l'indemnité qu'il aura à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

§ 3. — L'expéditeur est tenu de se conformer aux prescriptions douanières au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Le chemin de fer peut refuser les envois dont la fermeture douanière est endommagée ou défectueuse.

Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément aux prescriptions douanières, le chemin de fer a le droit d'y pourvoir. Les frais grèvent la marchandise.

Chapitre II. — Exécution du contrat de transport

Article 14.

Remise au transport et chargement des marchandises.

§ 1. — Les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies par les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice.

§ 2. — Le chargement incombe soit au chemin de fer, soit à l'expéditeur selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, à moins que la présente convention ne renferme d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne un accord spécial conclu entre l'expéditeur et le chemin de fer.

§ 3. — Les marchandises doivent être transportées soit en wagons couverts, soit en wagons découverts, soit en wagons spéciaux aménagés, soit en wagons découverts bâchés, selon les prescriptions des tarifs internationaux, à moins que la présente convention ne contienne d'autres prescriptions à cet égard. S'il n'y a pas de tarifs internationaux ou s'ils ne contiennent pas de dispositions à ce sujet, les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice s'appliquent sur tout le parcours.

Article 15.

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

§ 1. — En cours de route, les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives sont remplies par le chemin de fer. Celui-ci est libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un mandataire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer assume les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois, l'expéditeur, par une mention dans la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre en vertu de l'article 22 (§ 1, lettre *d*), peut demander d'assister lui-même ou de se faire représenter par un mandataire désigné aux opérations prévues à l'alinéa précédent, pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles et, dans la limite permise par les lois et règlements, de procéder au paiement des droits de douane et autres frais. Ni l'expéditeur, ni le destinataire, ni leur mandataire n'a le droit de prendre possession de la marchandise ou d'effectuer les opérations.

Si l'expéditeur a désigné pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou autres autorités administratives, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas d'accomplir ces formalités, ou bien s'il a prescrit, pour ces opérations, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le chemin de fer opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

Si l'expéditeur a inscrit dans la lettre de voiture la mention « franco de douane », le chemin de fer a le droit d'accomplir les formalités douanières à son choix soit en cours de route, soit à la gare destinataire.

§ 2. — Sous réserve de l'exception prévue au paragraphe 1, dernier alinéa, le destinataire a le droit d'accomplir, à la gare destinataire pourvue d'un bureau de douane, les formalités douanières, si la lettre de voiture prescrit le dédouanement à l'arrivée ou si, en l'absence de cette prescription, la marchandise arrive sous régime de douane. S'il use de ce droit, il doit acquitter au préalable les frais grevant l'envoi.

Le chemin de fer peut procéder comme il est dit au paragraphe 1 si, dans un délai prévu par les règlements en vigueur à la gare destinataire, le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture.

Article 16.

Livraison.

§ 1. — Le chemin de fer est tenu de livrer au destinataire, contre décharge, à la gare destinataire, la lettre de voiture et la marchandise.

L'acceptation de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances mises à sa charge.

§ 2. — Les lois et règlements en vigueur à la gare destinataire déterminent si le chemin de fer a le droit ou l'obligation de remettre la marchandise au domicile du destinataire. Les opérations de livraison sont régies par les mêmes lois et règlements. Si le chemin de fer remet ou fait remettre la marchandise à domicile, la livraison n'est réputée effectuée qu'au moment de cette remise.

§ 3. — Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire a le droit de demander au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 30, paragraphe 1, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du chemin de fer, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport, à condition d'exécuter préalablement les obligations que ce contrat lui impose.

§ 4. — L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après la réception de la lettre de voiture et le paiement des frais, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications requises par lui en vue de constater un dommage allégué.

Les réserves éventuelles formulées lors de la livraison de la marchandise ne sont d'aucun effet, si elles ne sont pas acceptées par le chemin de fer.

Article 17.

Paiement des frais.

§ 1. — Les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison) sont payés soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, conformément aux dispositions ci-dessous.

Pour l'application de ces dispositions, sont considérés comme prix de transport, les droits qui, d'après le tarif applicable, doivent être ajoutés aux prix résultant des barèmes ou aux prix exceptionnels lors du calcul du prix de transport.

§ 2. — L'expéditeur qui prend à sa charge la totalité ou une partie des frais doit l'indiquer, en portant, dans la rubrique correspondante de la lettre de voiture, la mention:

a) « Franco de tous frais », s'il prend à sa charge tous les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais);

b) « Franco », s'il prend à sa charge la totalité du prix de transport ainsi que tous les frais accessoires qui, d'après les règlements et les tarifs intérieurs du pays expéditeur ou, le cas échéant, du tarif international appliqué, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice au moment de la remise au transport;

c) « Franco y compris... », s'il prend à sa charge des frais en sus de ceux indiqués sous *b*); il doit désigner exactement ces frais;

d) « Franco de port », s'il prend à sa charge uniquement le prix de transport;

e) « Franco de douane », s'il prend à sa charge toutes les sommes que la douane perçoit du chemin de fer, ainsi que les frais accessoires et autres frais à percevoir par le chemin de fer pour le dédouanement;

f) L'une des mentions prévues ci-dessus complétée par les mots: « ...jusqu'à X » (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes), s'il prend à sa charge tout ou partie des frais jusqu'à X, mais à l'exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent;

g) « Franco pour... », s'il prend à sa charge une somme déterminée. Cette somme doit être indiquée en toutes lettres; elle doit être exprimée dans la monnaie du pays expéditeur, sauf dispositions contraires dans les tarifs.

L'expéditeur peut inscrire sur la lettre de voiture simultanément plusieurs des mentions ci-dessus, à condition qu'elles soient compatibles.

§ 3. — L'inscription de mentions autres que celles indiquées au paragraphe 2 n'est pas admise.

§ 4. — Les tarifs internationaux peuvent comporter, en matière de paiement des frais, des conditions spéciales.

§ 5. — Les frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge sont considérés comme mis à la charge du destinataire.

§ 6. — Les frais accessoires, tels que droit de stationnement, de magasinage, de pesage, dont la perception résulte d'un fait imputable au destinataire ou d'une demande qu'il a présentée, sont toujours payés par lui.

§ 7. — Le chemin de fer expéditeur peut cependant exiger de l'expéditeur l'avance des frais lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à prompte détérioration ou qui, à cause de leur valeur minime ou de leur nature, ne lui garantissent pas suffisamment les frais.

§ 8. — Si le montant des frais que l'expéditeur prend à sa charge ne peut pas être fixé exactement au moment de la remise au transport, le chemin de fer peut exiger, à titre de garantie, le dépôt contre reçu d'une somme représentant approximativement les frais. Ces frais sont portés sur un bulletin d'affranchissement qui doit faire l'objet d'un règlement de compte avec l'expéditeur au plus tard trente jours après l'expiration du délai de livraison. Un compte de frais dressé d'après les indications du bulletin d'affranchissement est délivré à l'expéditeur contre restitution du reçu.

§ 9. — Sauf dans le cas prévu au paragraphe 8, la gare expéditrice doit spécifier, tant dans le duplicata que dans la lettre de voiture, les frais perçus en port payé.

Article 18.

Rectification des perceptions.

§ 1. — En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans la détermination ou la perception des frais, le trop-perçu est restitué par le chemin de fer, le moins-perçu versé au chemin de fer.

§ 2. — Les trop-perçus constatés par le chemin de fer doivent être portés d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'ils dépassent un franc par lettre de voiture, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

§ 3. — Le paiement au chemin de fer des moins-perçus incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinataire ou lorsque le contrat de transport a été modifié en vertu de l'article 22, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'un moins-perçu que dans la mesure où il porte sur les frais qu'il a pris à sa charge en vertu de la mention d'affranchissement inscrite par lui sur la lettre de voiture; le complément du moins-perçu est à la charge du destinataire.

§ 4. — Les sommes dues en vertu du présent article portent intérêt à cinq pour cent l'an lorsqu'elles dépassent dix francs par lettre de voiture.

Ces intérêts courent du jour de la mise en demeure de payer ou du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41 ou, s'il n'y a eu ni mise en demeure ni réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 19.

Remboursements et débours.

§ 1. — L'expéditeur peut grever son envoi d'un remboursement jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise. Le montant du remboursement doit être exprimé dans la monnaie du pays de départ; les tarifs peuvent prévoir des exceptions.

§ 2. — Le chemin de fer n'est tenu de payer le remboursement qu'autant que le montant en a été versé par le destinataire. Ce montant doit être mis à disposition dans le délai de six semaines à partir de ce versement; en cas de retard, des intérêts à 5 p. 100 l'an sont dus à dater de l'expiration de ce délai.

§ 3. — Si la marchandise a été livrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer est tenu de payer à l'expéditeur le montant du dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

§ 4. — L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs; cette taxe est due lorsque même que le remboursement est annulé ou réduit par une modification du contrat de transport (article 21, § 1).

§ 5. — Les débours ne sont admis que d'après les dispositions en vigueur à la gare expéditrice.

Article 20.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. — Toute expédition peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur la lettre de voiture comme il est dit à l'article 6 (§ 7) lettre *c*.

Le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué en monnaie de l'Etat de départ, en francs or ou en toute autre monnaie qui serait fixée par les tarifs.

§ 2. — Il est perçu une taxe d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres. Le minimum de perception par envoi est de 1 franc par 100 kilogrammes et de 10 francs si le poids de l'envoi excède 1.000 kilogrammes.

Les tarifs peuvent réduire cette taxe et ce minimum de perception.

CHAPITRE III. — MODIFICATION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 21.

Droit pour l'expéditeur de modifier le contrat de transport.

§ 1. — L'expéditeur a le droit de modifier le contrat de transport en ordonnant:

a) Que la marchandise soit retirée à la gare expéditrice;

b) Que la marchandise soit arrêtée en cours de route;

c) Que la livraison de la marchandise soit ajournée;

d) Que la marchandise soit livrée à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture;

e) Que la marchandise soit livrée à une gare autre que la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture ou qu'elle soit retournée à la gare expéditrice; dans ce cas, l'expéditeur peut prescrire qu'une expédition commencée en petite vitesse soit continuée en grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services; il peut également prescrire le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

A moins de dispositions contraires des tarifs du chemin de fer expéditeur, sont également acceptées les demandes de modification du contrat de transport tendant:

f) A l'établissement d'un remboursement;

g) A l'augmentation, à la diminution ou au retrait du remboursement;

h) A l'affranchissement du prix de transport et des autres frais selon les modalités prévues à l'article 17 (§ 2, lettres *a* à *c* inclus et *g*).

Des ordres autres que ceux qui sont énumérés ci-dessus ne sont pas admis. Les tarifs internationaux peuvent toutefois donner à l'expéditeur le droit d'ordonner, en sus des modifications indiquées ci-dessus, d'autres modifications.

Les ordres ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. — Les ordres ultérieurs mentionnés ci-dessus doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle prévu à l'Annexe IV *a* à la présente Convention.

Cette déclaration doit être reproduite et signée par l'expéditeur sur le duplicata de la lettre de voiture, qui sera présenté en même temps au chemin de fer. La gare expéditrice certifiera la réception de l'ordre ultérieur en apposant son timbre à date sur le duplicata, au-dessous de la déclaration de l'expéditeur. Le duplicata lui sera alors restitué. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation de ce duplicata sera responsable du préjudice causé par ce fait au destinataire à qui ce duplicata aurait été remis par l'expéditeur.

Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou le retrait d'un remboursement, il doit produire le titre qui lui a été primitivement délivré. En cas d'augmentation ou de diminution du remboursement, ce titre est, après rectification, rendu à l'intéressé; il est retiré des mains de ce dernier en cas de retrait du remboursement.

Tout ordre ultérieur donné par l'expéditeur sous des formes autres que celles qui sont prescrites est nul.

§ 3. — Le chemin de fer ne donne suite aux ordres ultérieurs donnés par l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par la gare expéditrice.

Si l'expéditeur le demande, la gare destinataire ou la gare d'arrêt est prévenue, à ses frais, par un télégramme ou par un avis téléphonique émanant de la gare expéditrice et confirmés par une déclaration écrite. A moins que le tarif international ou d'autres accords entre les chemins de fer intéressés n'en disposent autrement, la gare destinataire ou la gare d'arrêt doit exécuter l'ordre ultérieur sans attendre la confirmation, lorsque le télégramme ou l'avis téléphonique provient de la gare expéditrice, ce qui doit être vérifié en cas de doute.

§ 4. — Le droit de modifier le contrat de transport s'éteint, même si l'expéditeur est muni du duplicata de la lettre de voiture:

a) Lorsque la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou

b) Lorsque celui-ci a fait valoir le droit résultant pour lui du contrat de transport conformément à l'article 16 (§ 3), ou

c) Lorsque le destinataire est autorisé, conformément à l'article 22, à donner des ordres ultérieurs, dès que l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays destinataire.

A partir de ce moment, le chemin de fer doit se conformer aux ordres du destinataire, sous peine d'être responsable envers lui des conséquences de leur inexécution dans les conditions déterminées au titre III.

Article 22.

Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport.

§ 1. — Le destinataire a le droit de modifier le contrat de transport lorsque l'expéditeur n'a pas pris à sa charge les frais afférents au transport dans le pays destinataire et qu'il a porté sur la lettre de voiture la mention prévue à l'article 6 (§ 7), lettre *h*.

Les ordres que le destinataire peut donner ne portent effet que lorsque l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays destinataire.

Le destinataire peut ordonner:

a) Que la marchandise soit arrêtée en cours de route;

b) Que la livraison de la marchandise soit ajournée;

c) Que la marchandise soit livrée, dans le pays destinataire, à une autre personne que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture;

d) Que les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives s'exécuteront avec sa participation ou celle de son mandataire dans les conditions fixées à l'article 15 (§ 1).

En outre et sauf dispositions contraires des tarifs internationaux, le destinataire peut ordonner:

e) Que la marchandise soit livrée, dans le pays destinataire, à une gare autre que la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture. Dans ce cas, il peut prescrire qu'une expédition commencée en petite vitesse soit continuée en grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services; il peut également prescrire le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

Des ordres autres que ceux qui sont énumérés ci-dessus ne sont pas admis. Les tarifs internationaux peuvent toutefois donner au destinataire le droit d'ordonner, en sus des modifications indiquées ci-dessus, d'autres modifications.

Les ordres ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. — Les ordres mentionnés ci-dessus doivent être donnés, au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle prévu à l'Annexe IV *b* de la présente Convention, soit à la gare destinataire, soit à la gare d'entrée dans le pays destinataire.

Tout ordre ultérieur donné par le destinataire sous une forme autre que celle prescrite est nul.

Pour l'exercice de son droit de modifier le contrat de transport, le destinataire n'a pas à présenter le duplicata de la lettre de voiture.

§ 3. — Si le destinataire a ordonné de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci n'est pas autorisée à modifier le contrat de transport.

Article 23.

Exécution des ordres ultérieurs.

§ 1. — Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres qui lui sont donnés en vertu des articles 21 ou 22, ni apporter des retards dans cette exécution, sauf dans les cas ci-après:

a) L'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent à la gare qui doit les exécuter;

b) L'exécution est de nature à troubler le service régulier de l'exploitation;

c) L'exécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en vigueur sur l'un des territoires à parcourir, notamment au point de vue des prescriptions des douanes et autres autorités administratives;

d) La valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon toute prévision, tous les frais dont cette marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement.

Dans les cas visés ci-dessus, celui qui a donné des ordres ultérieurs est avisé le plus tôt possible des empêchements qui s'opposent à l'exécution de ses ordres.

Si le chemin de fer n'est pas à même de prévoir ces empêchements, celui qui a donné des ordres ultérieurs supporte toutes les conséquences résultant du commencement d'exécution de ses ordres.

§ 2. — Si l'ordre ultérieur prescrit de livrer la marchandise à une gare intermédiaire, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à cette gare intermédiaire. Si toutefois la marchandise a déjà été transportée au delà de la gare intermédiaire, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à la gare d'arrêt et de celle-ci jusqu'à la gare intermédiaire.

Si l'ordre ultérieur prescrit de transporter la marchandise sur une autre gare destinataire ou de la retourner à la gare expéditrice, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à la gare d'arrêt et de celle-ci jusqu'à la nouvelle gare destinataire ou jusqu'à la gare expéditrice.

Les tarifs applicables sont ceux en vigueur sur chacun de ces parcours au jour de la conclusion du contrat de transport.

§ 3. — L'expéditeur ou le destinataire qui a donné l'ordre ultérieur est tenu de payer au chemin de fer tous les frais nés de l'exécution de cet ordre, à l'exception de ceux résultant d'une faute du chemin de fer.

Article 24.

Empêchements au transport.

§ 1. — En cas d'empêchements au transport, il appartient au chemin de fer de décider s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions, ou bien s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire. Sauf faute de sa part, le chemin de fer est fondé à réclamer le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à cet itinéraire, même s'ils sont plus longs que par l'itinéraire primitif.

§ 2. — S'il n'y a pas d'autre voie de transport ou si, pour d'autres motifs, la continuation du transport n'est pas possible, le chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur; toutefois, cette demande n'est pas obligatoire pour le chemin de fer dans le cas d'empêchement temporaire résultant des circonstances prévues à l'article 5 (§ 5).

§ 3. — L'expéditeur peut donner dans la lettre de voiture des instructions pour le cas où un empêchement au transport se présenterait.

Si d'après l'appréciation du chemin de fer ces instructions ne peuvent pas être exécutées, le chemin de fer demande de nouvelles instructions à l'expéditeur.

§ 4. — L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut résilier le contrat, à charge pour lui de payer au chemin de fer, suivant le cas, soit le prix du transport pour le parcours déjà effectué, soit les frais préparatoires au transport, ainsi que tous ceux qui sont prévus par les tarifs, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

§ 5. — L'expéditeur peut donner ses instructions soit à la gare expéditrice, soit à la gare où se trouve la marchandise. S'il modifie la désignation du destinataire ou de la gare destinataire ou s'il donne ses instructions à une gare autre que la gare expéditrice, il doit inscrire ses instructions sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit être présenté.

Si le chemin de fer donne suite aux instructions de l'expéditeur sans avoir exigé la présentation du duplicata de la lettre de voiture et si ce duplicata a été transmis au destinataire, le chemin de fer est responsable envers celui-ci du dommage pouvant en résulter.

§ 6. — Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas, dans un délai raisonnable, des instructions exécutables, il sera procédé conformément aux règlements relatifs aux empêchements à la livraison en vigueur sur le chemin de fer sur lequel la marchandise a été retenue.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur aux frais grevant la marchandise, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 7. — Si l'empêchement au transport vient à cesser avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur, la marchandise est dirigée sur sa destination sans attendre ces instructions et l'expéditeur en est prévenu dans le plus bref délai possible.

§ 8. — Si l'empêchement au transport intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport en vertu de l'article 22, le chemin de fer est tenu d'aviser ce destinataire; les dispositions des paragraphes 1, 2, 4, 6 et 7 sont par analogie applicables à ce destinataire. Celui-ci n'est pas tenu de présenter le duplicata de la lettre de voiture.

§ 9. — Les dispositions de l'article 23 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

Article 25.

Empêchements à la livraison.

§ 1. — Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare expéditrice et demander ses instructions. Quand la demande en a été faite dans la lettre de voiture, cet avis doit être donné par télégraphe. L'expéditeur doit, en outre, être avisé sans entremise de la gare expéditrice, soit par écrit, soit par télégraphe, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture. Les frais de ces avis grèvent la marchandise.

Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit d'en disposer, même s'il ne peut pas produire le duplicata de la lettre de voiture.

Si, après avoir refusé la marchandise, le destinataire se présente pour en prendre livraison, elle lui est livrée, à moins que la gare destinataire n'ait reçu entre temps des instructions contraires de l'expéditeur. Avis de cette livraison doit être donné immédiatement à l'expéditeur par une lettre recommandée dont les frais grèvent la marchandise.

L'expéditeur peut aussi demander, dans la lettre de voiture, que la marchandise lui soit retournée d'office s'il survient un empêchement à la livraison. En dehors de ce cas, la marchandise ne peut être retournée à l'expéditeur sans son consentement exprès.

A moins que les tarifs n'en disposent autrement, les instructions de l'expéditeur doivent être données par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

§ 2. — Pour tout ce qui n'est pas prévu au paragraphe 1 et sous réserve des dispositions de l'article 44, le mode de procéder, dans le cas d'empêchement à la livraison, est déterminé par les lois et règlements en vigueur pour le chemin de fer chargé de la livraison.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur aux frais grevant la marchandise, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 3. — Si l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport en vertu de l'article 22, le chemin de fer est tenu d'aviser ce destinataire. Le paragraphe 2, deuxième alinéa, est applicable par analogie à ce dernier.

§ 4. — Les dispositions de l'article 23 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

TITRE III.

Responsabilité. Actions nées du contrat de transport.

CHAPITRE Ier — RESPONSABILITÉ.

Article 26.

Responsabilité collective des chemins de fer.

§ 1. — Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. — Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et assume les obligations qui en résultent sans préjudice des dispositions de l'article 43 (§ 3) concernant le chemin de fer destinataire.

Article 27.

Etendue de la responsabilité.

§ 1. — Le chemin de fer est responsable du dépassement du délai de livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise, ainsi que des avaries qu'elle subit à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, etc.) ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. — Compte tenu de l'article 28 (§ 2), le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

a) Transport effectué en wagon découvert en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture;

b) Absence ou défectuosité de l'emballage, pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;

c) Opérations de chargement par l'expéditeur ou de déchargement par le destinataire en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture, ou d'accords conclus avec le destinataire;

— Chargement défectueux lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture;

d) Nature de certaines marchandises exposées par des causes inhérentes à cette nature même soit à la perte totale ou partielle, soit à l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;

e) Expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus du transport; expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète ou inobservation par l'expéditeur des mesures de précaution prescrites pour les objets admis sous conditions;

f) Transport d'animaux vivants;

g) Transport des envois qui, en vertu de la présente convention, des dispositions applicables ou des accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture, doivent être effectués sous escorte, pour autant que l'escorte a pour but d'écarter ce risque.

Article 28.

Charge de la preuve.

§ 1. — La preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 27 (§ 2) incombe au chemin de fer.

§ 2. — Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 27 (§ 3), il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 27 (§ 3) lettre *a* s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis.

Article 29.

Présomption en cas de réexpédition.

§ 1. — Lorsqu'un envoi expédié aux conditions de la présente convention a été réexpédié aux conditions de la même convention et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après la réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite au cours du dernier contrat de transport si les conditions suivantes sont remplies:

a) L'envoi est resté toujours sous la garde du chemin de fer;

b) L'envoi a été réexpédié tel qu'il est arrivé à la gare de réexpédition.

§ 2. — La même présomption est applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis à la présente convention, à condition que cette convention eût été applicable en cas d'expédition directe entre la première gare expéditrice et la dernière gare destinataire.

Article 30.

Présomption de perte de la marchandise. Cas où elle est retrouvée.

§ 1. — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

§ 2. — L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander, par écrit, à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité. Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

§ 3. — Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare expéditrice jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour dépassement du délai de livraison prévue à l'article 31 et, s'il y a lieu, à l'article 36.

§ 4. — A défaut soit de la demande prévue au paragraphe 2, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au paragraphe 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 31.

Montant de l'indemnité en cas de perte de la marchandise.

§ 1. — Quand, en vertu des dispositions de la présente convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, elle est calculée:

— D'après le cours à la Bourse,
— A défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché,
— A défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle

des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 100 francs par kilogramme de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 35.

Sont en outre restitués le prix de transport, les droits de douane et autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue, sans autres dommages-intérêts.

§ 2. — Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie de l'Etat où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

Article 32.

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de route.

§ 1. — En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le chemin de fer ne répond que de la partie du déchet de route qui dépasse la tolérance déterminée comme suit, quel que soit le parcours effectué:

a) Deux pour cent du poids pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes:

Bois de réglisse,	Laine,
Bois de teinture râpés ou moulus,	Légumes frais,
Champignons frais,	Mastic frais,
Charbons et cokes,	Os entiers ou moulus,
Cornes et onglons,	Peaux,
Crins,	Poissons séchés,
Cuirs,	Racines,
Déchets de peaux,	Savons et huiles concrètes,
Ecorces,	Sel,
Feuilles de tabac fraîches,	Soies de porc,
Fourrures,	Tabac haché,
Fruits frais, séchés ou cuits,	Tendons d'animaux,
Graisses,	Tourbe;
Houblon,	

b) Un pour cent pour toutes les autres marchandises sèches également sujettes à déchet de route.

§ 2. — La restriction de responsabilité prévue au paragraphe 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, d'après les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3. — Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis, lorsque son poids au départ est indiqué séparément sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

§ 4. — En cas de perte totale de la marchandise, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5. — Les prescriptions du présent article ne dérogent en rien à celles des articles 27 et 28.

Article 33.

Montant de l'indemnité en cas d'avarie de la marchandise.

En cas d'avarie, le chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts. Ce montant est calculé en partant de l'indemnité qui serait due en cas de perte, par application de l'article 31, abstraction faite de la limitation à 100 francs par kilogramme de poids brut manquant, et en appliquant à cette indemnité un coefficient de réduction. Ce coefficient est égal au rapport entre la valeur, au lieu de destination, de la marchandise avariée et la valeur qu'aurait eue, en ce même lieu, la marchandise si elle n'avait pas été avariée pendant l'exécution du contrat de transport.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser:

a) Si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) Si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 34.

Montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison.

§ 1. — En cas de dépassement du délai de livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de payer un dixième du prix du transport pour chaque fraction du dépassement correspondant au dixième du délai de livraison, toute fraction du dépassement inférieure à un dixième du délai de livraison étant comptée pour un dixième. La moitié du prix du transport constitue l'indemnité maximum.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du dépassement du délai de livraison, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix de transport.

§ 3. — Les indemnités prévues aux paragraphes 1 et 2 ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale de la marchandise.

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue de l'expédition.

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 33.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux paragraphes 1 et 2 avec celles prévues aux articles 31 et 33 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

Article 35.

Limitation de l'indemnité en vertu de certains tarifs.

Lorsque le chemin de fer offre au public des conditions particulières de transport (tarifs spéciaux ou exceptionnels) comportant une réduction sur le prix de transport calculé d'après les conditions ordinaires (tarifs généraux), il peut limiter l'indemnité due à l'ayant droit, en cas de dépassement du délai de livraison, de perte ou d'avarie.

Lorsque la limite ainsi fixée résulte d'un tarif appliqué seulement sur une fraction du parcours, elle ne peut être invoquée que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie du parcours.

Article 36.

Montant de l'indemnité en cas de déclaration d'intérêt à la livraison.

S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, outre les indemnités prévues aux articles 31, 33, 34 et, s'il y a lieu, à l'article 35, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

Article 37.

Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer.

Dans tous les cas où le dépassement du délai de livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie subis par la marchandise ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, l'ayant droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé, jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 31, 33, 34, 35 et 36 suivant le cas.

Article 38.

Intérêts de l'indemnité.

L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse dix francs pour chaque lettre de voiture; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41, ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 39.

Restitution des indemnités.

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

En cas de fraude, le chemin de fer a droit, en outre, au versement d'une somme égale à celle qu'il a payée indûment.

Article 40.

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois si, à la demande d'un intéressé, les agents du chemin de fer établissent les lettres de voitures, font des traductions ou rendent d'autres services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte de la personne à laquelle ils rendent ces services.

CHAPITRE II. — RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES. ACTIONS JUDICIAIRES. PROCÉDURE ET PRESCRIPTION EN CAS DE LITIGES NÉS DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 41.

Réclamations administratives.

§ 1. — Les réclamations administratives relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 43.

§ 2. — Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 42.

§ 3. — Quand la réclamation est présentée par l'expéditeur, il doit produire le duplicata de la lettre de voiture. Quand elle est présentée par le destinataire, il doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 4. — La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer pourra exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

Article 42.

Personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire contre le chemin de fer.

§ 1. — L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 2. — L'action judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 19 n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 3. — Les autres actions judiciaires contre le chemin de fer qui naissent du contrat de transport appartiennent:

a) A l'expéditeur jusqu'au moment où le destinaire a, soit retiré la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16 (§ 3) ou de l'article 22;

b) Au destinataire, à partir du moment où il a, soit retiré la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16 (§ 3);

c) Au destinataire ayant le droit de disposition, indiqué par l'expéditeur dans la lettre de voiture, à partir du moment où il a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 22. Toutefois, le droit d'exercer cette action est éteint dès que la lettre de voiture a été transmise au destinaire indiqué conformément à l'article 22 (§ 1) lettre *c*, ou dès que ce dernier a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16 (§ 3).

Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit présenter le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il ne peut actionner le chemin de fer que si le destinataire l'y a autorisé ou s'il apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise.

Article 43.

Chemins de fer contre lesquels l'action judiciaire peut être exercée. Compétence.

§ 1. — L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le chemin de fer au profit duquel la somme a été perçue en trop.

§ 2. — L'action judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 19 ne peut être exercée que contre le chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées exclusivement contre le chemin de fer expéditeur, le chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le chemin de fer destinataire peut cependant être actionné, même s'il n'a reçu ni la marchandise ni la lettre de voiture.

§ 4. — Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un de ces chemins de fer.

§ 5. — L'action judiciaire ne peut être intentée que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent paragraphe.

§ 6. — L'action judiciaire peut être formée contre un chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux paragraphes 1, 2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 7. — Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux recours des chemins de fer entre eux, réglés au chapitre III du présent titre.

Article 44.

Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par une marchandise.

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser sans délai et si possible en présence de cet ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, son poids et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit s'il le demande.

§ 2. — Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids de la marchandise, ainsi que des causes et du montant du dommage; la procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

Article 45.

Extinction de l'action contre le chemin de fer née du contrat de transport.

§ 1. — L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action née du contrat de transport contre le chemin de fer pour dépassement du délai de livraison, perte partielle ou avarie.

§ 2. — Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

a) Si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;

b) En cas de réclamation pour dépassement du délai de livraison, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43 (§ 3), dans un délai ne dépassant pas trente jours non compris celui de l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;

c) En cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:

1° Si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 44;

2° Si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 44 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

d) En cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit à la double condition:

1° Qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, la demande de constatation conforme à l'article 44 soit faite par l'ayant droit;

2° Que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

§ 3. — Si la marchandise a été réexpédiée dans les conditions prévues à l'article 29 (§ 1), les actions en indemnité pour perte partielle ou avarie nées du contrat de transport antérieur à la réexpédition sont éteintes comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 46.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an.

Toutefois, la prescription est de trois ans s'il s'agit:

a) De l'action en versement d'un remboursement perçu par le chemin de fer sur le destinataire;

b) De l'action en versement du reliquat d'une vente effectuée par le chemin de fer;

c) D'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;

d) D'une action fondée sur le cas de fraude prévu à l'article 29;

e) Dans le cas prévu à l'article 29 (§ 1), de l'action fondée sur le contrat de transport antérieur à la réexpédition.

§ 2. — La prescription court:

a) Pour les actions en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison: du jour où la livraison a eu lieu;

b) Pour les actions en indemnité pour perte totale: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

c) Pour les actions en paiement ou en restitution de prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul:

1° S'il y a eu paiement: du jour du paiement;

2° S'il n'y a pas eu paiement: du jour de l'acceptation de la marchandise au transport, si le paiement incombe à l'expéditeur, ou du jour où le destinataire a retiré la lettre de voiture, si le paiement lui incombe;

3° S'il s'agit des sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement: du jour où le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte des frais prévu à l'article 17 (§ 8); à défaut de cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

d) Pour les actions du chemin de fer en restitution d'une somme payée par le destinataire au lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, et que le chemin de fer est tenu de restituer à l'ayant droit: du jour de la restitution de cette somme;

e) Pour les actions relatives aux remboursements prévus à l'article 19: du quarante-deuxième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

f) Pour les actions en paiement d'un reliquat de vente: du jour de la vente;

g) Pour les actions en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane: du jour de la réclamation de la douane;

h) Dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3. — En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4. — L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

CHAPITRE III. — RÈGLEMENT DES COMPTES.
RECOURS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX.

Article 47.

Règlement des comptes entre chemins de fer.

§ 1. — Tout chemin de fer qui a encaissé, soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

Les modalités de paiement sont fixées dans des accords intervenus entre les chemins de fer.

§ 2. — Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le chemin de fer expéditeur est responsable du prix de transport et des autres frais qu'il n'aurait pas encaissés alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture.

§ 3. — Si le chemin de fer destinataire livre la marchandise sans recouvrer les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, il en est responsable envers les chemins de fer précédents et les autres intéressés.

§ 4. — En cas de carence de paiement de l'un des chemins de fer, constatée par l'Office central des transports internationaux par chemins de fer à la demande de l'un des chemins de fer créanciers, les conséquences en sont supportées par tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, porportionnellement à leur part dans le prix de transport.

Le droit de recours contre le chemin de fer dont la carence a été constatée reste réservé.

Article 48.

Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie.

§ 1. — Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont participé au transport, conformément aux dispositions suivantes:

a) Le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à la lettre *c*;

c) S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le domamge n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

Article 49.

Recours en cas d'indemnité pour dépassement du délai de livraison.

§ 1. — Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour dépassement du délai de livraison. Si le dépassement du délai de livraison a eu pour causes des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnite est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

§ 2. — Les délais de livraison déterminés par l'article 11 sont partagés entre les différents chemins de fer qui ont pris part au transport de la manière suivante:

a) Entre deux chemins de fer voisins:

1° Le délai d'expédition est partagé par moitié;

2° Le délai de transport est partagé porportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun des deux chemins de fer;

b) Entre trois chemins de fer ou plus:

1° Le délai d'expédition est partagé par moitié entre le chemin de fer expéditeur et le chemin de fer destinaire;

2° Un tiers du délai de transport est partagé par parts égales entre tous les chemins de fer participants;

3° Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun de ces chemins de fer.

§ 3. — Les délais supplémentaires auxquels un chemin de fer a droit sont attribués à ce chemin de fer.

§ 4. — Le temps écoulé entre la remise de la marchandise au chemin de fer et l'origine du délai d'expédition est attribué exclusivement au chemin de fer expéditeur.

§ 5. — Le partage dont il est question ci-dessus n'est pris en considération que dans le cas où le délai de livraison total n'a pas été observé.

Article 50.

Procédure de recours

§ 1. — Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48 et 49 n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. — Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. — Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. — Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Article 51.

Compétence pour les recours.

§ 1. — Le juge du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. — Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir, entre les juges compétents en vertu du paragraphe 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 52.

Accords au sujet des recours.

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques définies au chapitre III.

TITRE IV

Dispositions diverses.

Article 53.

Application du droit national.

A défaut de stipulations dans la présente Convention, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 54.

Règles générales de procédure.

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

Article 55.

Exécution des jugements. Saisies et cautions.

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La revision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

§ 2. — Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un chemin de fer sur un chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. — Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

Les conditions de l'insaisissabilité des wagons de particuliers sont fixées par l'Annexe VII.

§ 4. — La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Article 56.

Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères.

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

§ 2. — Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des prix de transport, des autres frais et des remboursements exprimés en unités monétaires étrangères, qui sont payés en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même un chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

Article 57.

Office central des transports internationaux par chemins de fer.

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par chemins de fer chargé:

a) De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer;

b) De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

c) De faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux;

d) De tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 58, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

e) D'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers —, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

f) De collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;

g) D'instruire les demandes de modifications à la présente convention et de proposer la réunion des conférences prévues à l'article 67, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'annexe V à la présente convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet office, ainsi que ses moyens d'action. Il détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont la même valeur et durée que la convention.

Article 58.

Liste des lignes soumises à la convention.

§ 1. — L'office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. — L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'office central notifiant l'inscription de cette ligne aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'office central aussitôt que celui des Etats contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la convention.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'office central donne immédiatement à chaque chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Article 59.

Dispositions spéciales à certains transports. Dispositions complémentaires.

§ 1. — Les transports des wagons de particuliers sont régis par les dispositions de l'annexe VII.

§ 2. — Pour le transport des containers, les dispositions de l'annexe VIII doivent être appliquées.

§ 3. — Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, convenir de certaines dispositions spéciales conformes à l'annexe IX.

§ 4. — Pour les transports énumérés ci-après:

a) Transports avec document de transport négociable,

b) Transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture,

c) Transports de journaux,

d) Transports de marchandises destinées aux foires ou expositions,

e) Transports d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées,

deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente convention, notamment un document de transport différent du modèle prévu à l'annexe II à la présente convention peut être prévu.

§ 5. — Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la convention sont communiquées par eux à l'office central.

Les accords intervenus pour l'adoption de ces dispositions peuvent être mis en vigueur, sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la convention internationale.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'office central.

Article 60.

Règlement des différends par voie d'arbitrage.

§ 1. — Les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application, d'une part, de la convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants et, d'autre part, des accords spéciaux prévus à l'article 59 (§ 4), peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'annexe X à la présente convention.

§ 2. — Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'annexe X ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. — A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie:

a) Sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales:

1° Des litiges entre Etats contractants;

2° Des litiges entre Etats contractants, d'une part, et Etats non contractants, d'autre part;

3° Des litiges entre Etats non contractants,

pourvu que, dans les deux derniers cas, la convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

b) Des litiges entre entreprises de transport;

c) Des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) Des litiges entre usagers.

§ 4. — Les conditions de la suspension et de l'interruption de la prescription des actions nées d'un contrat de transport international qui fait l'objet d'un recours à la procédure arbitrale instituée par le présent article sont déterminées par le droit national du tribunal ordinaire où l'action devrait être intentée.

§ 5. — Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

TITRE V

Dispositions exceptionnelles.

Article 61.

Dérogations temporaires.

§ 1. — Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application des dispositions du titre III, chapitre III, de la convention, chaque Etat pourra, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique, tels que des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemin de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19 et 21 de la convention en décidant pour certains trafics:

a) Que les expéditions au départ de cet Etat devront être affranchies:

1° Soit jusqu'à ses frontières;
2° Soit au moins jusqu'à ses frontières;

b) Que les expéditions à destination de cet Etat devront être affranchies au départ:

1° Soit au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'Etat expéditeur n'a pas à recourir à la restriction visée sous *a* 1°;
2° Soit au plus jusqu'à ses frontières;

c) Que les expéditions, soit en provenance, soit à destination de cet Etat, ne pourront être grevées d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis, ou que les remboursements et les débours ne seront admis que dans certaines limites;

d) Qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne le pays destinataire, l'affranchissement et le remboursement.

§ 2. — Sous les mêmes conditions, les Etats pourront, par des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemins de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19, 21 et 22 de la convention en décidant, dans leurs relations réciproques:

a) Que les règles du paiement des frais seront spécialement fixées après accord entre les chemins de fer intéressés à ces règles.
Ces règles ne pourront pas contenir de modalités non prévues à l'article 17;

b) Que certaines demandes de modifications au contrat de transport ne seront pas admises.

§ 3. — Les mesures prises en conformité des paragraphes 1 et 2 seront communiquées à l'office central.
Les mesures énumérées au paragraphe 1 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date de la lettre par laquelle l'office central aura notifié la mesure aux autres Etats.
Les mesures énumérées au paragraphe 2 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de deux jours à compter de la date de leur publication dans les Etats intéressés.

§ 4. — Les envois en cours de route ne seront pas affectés par lesdites mesures.

Article 62.

Responsabilité en trafic fer-mer.

§ 1. — Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, paragraphe 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles prévues à l'article 27.
Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.
Ces causes d'exonération sont les suivantes:

a) Actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) Innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise;

c) Incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) Périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

f) Chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné dans la lettre de voiture, et qu'elle ne soit pas sur wagon.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle prévue sous la lettre *a*.

§ 2. — Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article 1er, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. — Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'office central. Elle entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'office central aura notifié ces mesures aux autres Etat.

Les envois en cours de route ne seront pas affectés par lesdites mesures.

TITRE VI

Dispositions finales.

Article 63.

Signature.

La présente convention, dont les annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 1er mars 1953 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la conférence ordinaire de revision.

Article 64.

Ratifications. Mise en vigueur.

La présente convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du gouvernement suisse.

Lorsque la convention aura été ratifiée par quinze Etats, le gouvernement suisse se mettra en rapport avec les gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la convention en vigueur.

Article 65.

Adhésion à la convention.

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente convention adresse sa demande au gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats contractants avec une note de l'office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — A moins que, dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

Dans le cas contraire, le gouvernement suisse notifie à tous les Etats contractants et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 66.

Durée de l'engagement des Etats contractants.

§ 1. — La durée de la présente convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat contractant peut se dégager dans les conditions ci-après:

La convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. — Les Etats admis à participer à la convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 67.

Revision de la convention.

§ 1. — Les délégués des Etats contractants se réunissent pour la revision de la convention, sur la convocation du gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présente convention.

Une conférence est convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'office central invite à assister à la conférence des représentants:

a) D'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;

b) D'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des gouvernements des Etats contractants, l'office central peut, avant les conférences de revision ordinaires et extraordinaires, convoquer des commissions pour l'examen préliminaire des propositions de revision. Les dispositions de l'annexe VI sont applicables par analogie à ces commissions.

§ 2. — La mise en vigueur de la convention nouvelle à laquelle aboutit une conférence de revision emporte abrogation de la convention antérieure même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la convention nouvelle.

§ 3. — Dans l'intervalle des conférences de revision, les articles 3, 4, 6, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 47, 48, 49, 52 et les annexes II, III, IV *a*, IV *b*, IX et X peuvent être tenus à jour par une commission de revision. L'organisation et le fonctionnement de cette commission font l'objet de l'annexe VI à la présente convention.

Les décisions de la commission de revision sont notifiées immédiatement aux gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les trois mois à partir du jour de la notification, cinq gouvernements au moins n'aient formulé des objections. Elles entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'office central les a portées à la connaissance des gouvernements des Etats contractants. L'office central désigne ce jour lors de la notification des décisions.

§ 4. — En vue d'adapter aux besoins:

a) Les prescriptions relatives aux matières et objets exclus du transport ou admis au transport sous certaines conditions (annexe I);

b) Le règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (annexe VII) et

c) Le règlement international concernant le transport des containers (annexe VIII),

il est institué des commissions d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un statut qui forme l'annexe VI à la présente convention.

Les décisions des commissions d'experts sont communiquées immédiatement aux gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'office central. Elles sont tenues pour acceptées à moins que, dans le délai de trois mois, calculé dès le jour de la notification, cinq au moins des gouvernements des Etats contractants n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui dans lequel l'office central a porté leur acceptation à la connaissance des gouvernements des Etats contractants. L'office central désigne ce jour lors de la communication des décisions.

Article 68.

Textes de la convention. Traductions officielles.

La présente convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise et un texte en langue italienne, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente convention.

Fait à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des parties.

Pour l'Autriche:
Dr. SMETANA.

Pour la Belgique:
Vte DE LANTSHEERE.

Pour la Bulgarie:
B. TZVETKOV.

Pour le Danemark:
TH. JENSEN.

Pour l'Espagne:
JOSÉ RUIZ DE ARANA Y BAUER
DUQUE DE SAN LUCAR LA MAYOR.
JOSÉ DE AGUINAGA.

Pour la Finlande:
VAINO HAKKINEN.

Pour la France:
J. CHAUVEL.

Pour la Grèce:
PHILON PHILON.

Pour la Hongrie:
VERMESY SANDOR.

Pour l'Italie:
ODOARDO BALDONI.

Pour le Liechtenstein:
W. STUCKI.

Pour le Luxembourg.
A. CLEMANG.

Pour la Norvège:
PETER ANKER.

Pour les Pays-Bas:
A. BENTINCK.

Pour la Pologne:
JOSEF ETTINGER.

Pour le Portugal:
ANTONIO PINTO DE MESQUITA.

Pour la Roumanie:
M. GERVESCO.

Pour la Suède:
T. HAMMARSTROM.

Pour la Suisse:
W. STUCKI.

Pour la Tchécoslovaquie:
SIMOVIC.

Pour la Turquie:
H. GERMEYANLIGIL.

Pour la Yougoslavie:
Z. DJERMANOVIC.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
DENIS O'NEILL.

Pour l'Irak:

Pour l'Iran:

Pour le Liban:
A. NASSIF.

Pour la Syrie:

ANNEXE I

(Articles 3 et 4.)

Prescriptions relatives aux matières et objets exclus du transport ou admis au transport sous certaines conditions.

(Texte soumis à une procédure de revision spéciale.)

ANNEXE II (art. 6)

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

Lettre de voiture (1)

PETITE VITESSE

Dédouanement à	Expédié à destination de
.....	.....
.....	.....
.....	via .....
.....	.....

No d'expédition			

Wagons.				Charge normale ou superficie du wagon
Type. (*)	Numéro.	Marque de propriété.	Tare des wagons de particuliers.	
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	

(*) Indiquer le signe qui convient :

C = wagon couvert.
D = wagon découvert.
Sp = wagon spécial
P = wagon de particulier.

Nom du destinataire :

.....
.....
.....

Adresse .....
.....

à (ville et pays) .....
.....

Gare destinataire :

.....

Mention éventuelle « en gare » ou « livrable à domicile » .....

Chemin de fer expéditeur :	Chemin de fer destinataire :
.....	.....

Chargé par (chemin de fer ou expéditeur) .....

Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit barrer les cases inutilisées.

Adresse ou marques et numéros.	Nombre.	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise.	Poids brut réel kg.
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....

(1) Le présent transport est soumis au régime de la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.).

Timbre de contrôle :	Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge :
	.....
	.....
	.....

Tarifs et itinéraires demandés :

.....
.....
.....

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane et autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et désignation des plombs et autres modes de fermeture Désignation éventuelle d'un mandataire. Déclaration de l'expéditeur sur le droit de disposition du destinataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements, telles que reconnaissance d'absence ou de défectuosité d'emballage, consentement de l'expéditeur au chargement de la marchandise sur le pont du navire, etc.

.....
.....
.....
.....

Intérêt à la livraison :	Monnaie	En chiffres	En toutes lettres
	.....		

Déboure, remboursement :

Détail			
	.....	.....	.....
	.....	.....	.....
	.....	.....	.....

	En chiffres	En toutes lettres
Débours		
Remboursement		

Nom et adresse de l'expéditeur :

..... le ..... 19...

Signature :

Timbre de la gare expéditrice.		Timbre de pesage :	Timbre de la gare destinataire :
			Numéro d'arrivage :

POIDS taxé.	TARIF	PRIX par unité.	A PAYER par l'expéditeur.		DÉTAIL DES FRAIS — Cours et date de conversion.	A PERCEVOIR du destinataire.			
kg.									
			.....	....	Taxe d'intérêt à la livraison.	.....	....	.....	....
					Débours.	.....	....	.....	....
					Remboursement.	.....	....	.....	....
			.....	....	Taxe de remboursement.	.....	....	.....	....
					Prix de transport jusqu'à	.....	....	.....	....
.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	....	.....	....
.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	....	.....	....
.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	....	.....	....
.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	....	.....	....
.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	....	.....	....
.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	....	.....	....
.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	....	.....	....
.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	....	.....	....
.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	....	.....	....
.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	....	.....	....
.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	....	.....	....
.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	....	.....	....
.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	....	.....	....
.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	....	.....	....
.....	.....	.....	.....	....	A reporter .	.....	....	.....	....

Réservé aux mentions prévues à l'article 7 (§ 2) C. I. M., etc.

POIDS taxé.	TARIF	PRIX par unité	DÉTAIL des frais — Cours et date de conversion	A PERCEVOIR du destinataire.				TIMBRES des gares de transit
kg.			Report...	.....	....	.....	....	1
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	2
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	3
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	4
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	5
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	6
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	
.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	

Réservé aux informations conformes à l'article 6 (§ 11) C. I. M.

7

Annexe II (art. 6)

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

Duplicata de la

Lettre de voiture (1)

PETITE VITESSE

Dédouanement à	Expédié à destination de
.....	.....
.....	.....
.....	via .....
.....	.....

No d'expédition

Wagons.				Charge normale ou superficie du wagon
Type. (*)	Numéro	Marque de propriété	Tare des wagons de particuliers	
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....

(*) Indiquer le signe qui convient :

C = wagon couvert.
D = wagon découvert.
Sp = wagon spécial.
P = wagon de particulier.

Mention éventuelle « en gare » ou « livrable à domicile » .....

Nom du destinataire : .....

Adresse .....

à (ville et pays) .....

Gare destinataire : .....

Chemin de fer expéditeur :	Chemin de fer destinataire :
.....	.....

Inscrit par (chemin de fer ou expéditeur) .....

Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les chemins de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit barrer les cases inutilisées.

Adresse ou marques et numéros.	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise.	Poids brut réel kg.
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....

(1) Le présent transport est soumis au régime de la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.).

Timbre de contrôle :	Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge :
	.....
	.....
	.....

Tarifs et itinéraires demandés :

.....

.....

.....

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane et autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et désignation des plombs et autres modes de fermeture. Désignation éventuelle d'un mandataire. Déclaration de l'expéditeur sur le droit de disposition du destinataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements, telles que reconnaissance d'absence ou de défectuosité d'emballage, consentement de l'expéditeur au chargement de la marchandise sur le pont du navire, etc.

.....

.....

.....

.....

Intérêt à la livraison :	Monnaie	En chiffres	En toutes lettres
	.....		

Débours, remboursement :

Détail			
	.....	.....	.....
	.....	.....	.....
	.....	.....	.....

	En chiffres	En toutes lettres
Débours		
Remboursement		

Nom et adresse de l'expéditeur :

..... le ..... 19....

Signature :

Timbre de la gare expéditrice :		Timbre de pesage :	Timbre de la gare destinataire :
			Numéro d'arrivage :

POIDS taxé.	TARIF	PRIX par unité.	A PAYER par l'expéditeur.	DÉTAIL DES FRAIS — Cours et date de conversion.	A PERCEVOIR du destinataire.
kg.					
				Taxe d'intérêt à la livraison.	
				Débours.	
				Remboursement.	
				Taxe de remboursement.	
				Prix de transport jusqu'à	
				A reporter .	

Réservé aux mentions prévues à l'article 7 (§ 2) C. I. M., etc.

POIDS taxé	TARIF	PRIX par unité.	DÉTAIL des frais — Cours et date de conversion	A PERCEVOIR du destinataire.	TIMBRES des taxes de transit
kg			Report...		1
					2
					3
					4
					5
					6
					7

Réservé aux informations conformes à l'article 6 (§ 11) C. I. M.

BANDE ROUGE

ANNEXE II (art. 6)

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

Lettre de voiture (1)

GRANDE VITESSE

Dédouanement à	Expédié à destination de
.....	.....
.....	.....
.....	via .....
.....	.....

N° d'expédition			

Wagons.				Charge normale ou superficie du wagon.
Type. (*)	Numéro.	Marque de propriété.	Tare des wagons de particuliers.	
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....

(*) Indiquer le signe qui convient :

C = wagon couvert.
D = wagon découvert.
Sp = wagon spécial.
P = wagon de particulier.

Mention éventuelle « en gare » ou « livrable à domicile » .....

Nom du destinataire :

.....

.....

.....

Adresse .....

.....

à (ville et pays) .....

.....

Gare destinataire :

.....

Chemin de fer expéditeur :	Chemin de fer destinataire :
.....	.....

chargé par (chemin de fer ou expéditeur) .....

Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit barrer les cases inutilisées.

Adresse ou marques et numéros.	Nombre.	Nature de l'emballage.	Désignation de la marchandise.	Poids brut réel kg.
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....

(1) Le présent transport est soumis au régime de la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.).

Timbre de contrôle :	Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge :
	.....
	.....
	.....

Tarifs et itinéraires demandés :

.....

.....

.....

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane et autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et désignation des plombs et autres modes de fermeture. Désignation éventuelle d'un mandataire. Déclaration de l'expéditeur sur le droit de disposition du destinataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements, telles que reconnaissance d'absence ou de défectuosité d'emballage, consentement de l'expéditeur au chargement de la marchandise sur le pont du navire, etc.

.....

.....

.....

.....

Intérêt à la livraison :	Monnaie	En chiffres		En toutes lettres
	.....			

Déboure, remboursement :

Détail			
	.....	.....	.....
	.....	.....	.....
	.....	.....	.....

	En chiffres		En toutes lettres
Déboure			
Remboursement			

Nom et adresse de l'expéditeur :

..... le ..... 19....

Signature :

Timbre de la gare expéditrice :		Timbre de pesage :	Timbre de la gare destinataire :
			Numéro d'arrivage :

BANDE ROUGE

BANDE ROUGE

POIDS taxé.	TARIF	PRIX par unité.	A PAYER par l'expéditeur.	DÉTAIL DES FRAIS — Cours et date de conversion.	A PERCEVOIR du destinataire.
kg.					
				Taxe d'intérêt à la livraison.	
				Débours.	
				Remboursement.	
				Taxe de remboursement.	
				Prix de transport jusqu'à	
				A reporter .	

Réservé aux mentions prévues à l'article 7 (§ 2) C. I. M., etc.

POIDS taxé.	TARIF	PRIX par unité.	DÉTAIL des frais. — Cours et date de conversion	A PERCEVOIR du destinataire.	TIMBRES des taxes de transit
kg.			Report...		1
					2
					3
					4
					5
					6
					7

Réservé aux informations conformes à l'article 6 (§ 11) C. I. M.

BANDE ROUGE

BANDE ROUGE

BANDE ROUGE

Annexe II (art. 6)

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

Duplicata de la

Lettre de voiture (1)

GRANDE VITESSE

Dédouanement à	Expédié à destination de
.....	.....
.....	.....
.....	via .....
.....	.....

No d'expédition | | |

Wagons.				Charge normale ou superficie du wagon.
Type. (*)	Numéro	Marque de propriété.	Tare des wagons de particuliers.	
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....

(*) Indiquer le signe qui convient :

C = wagon couvert.
D = wagon découvert.
Sp = wagon spécial.
P = wagon de particulier.

Nom du destinataire :

.....
.....
.....

Adresse .....
.....

à (ville et pays) .....
.....

Gare destinataire :

.....

Mention éventuelle « en gare » ou « livrable à domicile » .....

Chemin de fer expéditeur :	Chemin de fer destinataire :
.....	.....

hargé par (chemin de fer ou expéditeur) .....

Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit barrer les cases inutilisées.

Adresse ou marques et numéros.	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel kg.
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....

(1) Le présent transport est soumis au régime de la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.).

Timbre de contrôle :	Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge :
	.....
	.....
	.....

Tarifs et itinéraires demandés :

.....
.....
.....

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane et autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et désignation des plombs et autres modes de fermeture. Désignation éventuelle d'un mandataire. Déclaration de l'expéditeur sur le droit de disposition du destinataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements, telles que reconnaissance d'absence ou de défectuosité d'emballage, consentement de l'expéditeur au chargement de la marchandise sur le pont du navire, etc.

.....
.....
.....
.....

Intérêt à la livraison :	Monnaie	En chiffres	En toutes lettres
	.....		

Débours, remboursement :

Détail			
	.....	.....	.....
	.....	.....	.....
	.....	.....	.....

	En chiffres	En toutes lettres
Débours		
Remboursement		

Nom et adresse de l'expéditeur :

..... le ..... 19....

Signature :

Timbre de la gare expéditrice :		Timbre de pesage :	Timbre de la gare destinataire :
			Numéro d'arrivage :

BANDE ROUGE

BANDE ROUGE

POIDS taxé.	TARIF	PRIX par unité.	A PAYER par l'expéditeur.	DÉTAIL DES FRAIS — Cours et date de conversion.	A PERCEVOIR du destinataire.
kg.					
				Taxe d'intérêt à la livraison.	
				Débours.	
				Remboursement.	
				Taxe de remboursement.	
				Prix de transport jusqu'à.	
				A reporter	

Réservé aux mentions prévues à l'article 7 (§ 2) C. I. M., etc.

POIDS taxé.	TARIF	PRIX par unité.	DÉTAIL des frais. — Cours et date de conversion	A PERCEVOIR du destinataire.	TIMBRES des taxes de transit
kg.			Report...		1
					2
					3
					4
					5
					6
					7

Réservé aux informations conformes à l'article 6 (§ 11) C. I. M.

BANDE ROUGE

ANNEXE III
(Article 12.)

ABSENCE OU DEFECTUOSITE D'EMBALLAGE

Déclaration générale.

La gare de ..... du chemin de fer de ..... accepte au transport, sur ma demande, à partir de ce jour, les marchandises ci-après désignées que je lui remettrai pour être expédiées:

En grande vitesse (*)

En petite vitesse (*)

Comme colis express (*)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Je reconnais que ces marchandises, lorsque le document de transport fait mention de la présente déclaration, sont remises au transport:

Sans emballage (*)

Sous l'emballage défectueux dont la description suit (*):

.....

.....

.....

.....

.....

.....

A ....., le ..... 19.....

(Signature.)

(*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

ANNEXE IVa
(Article 21.)

MODIFICATIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT ORDONNEES PAR L'EXPEDITEUR

La gare de (+) ..... du chemin de fer de ..... est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédition ci-après désignée:

MARQUES et numéros.	NOMBRE	NATURE de l'emballage.	DÉSIGNATION de la marchandise.	POIDS en kg.

remise au transport avec la lettre de voiture de $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse du ..... 19..... à l'adresse de M. ..... à ..... les modifications suivantes (*):

1° La rendre à l'expéditeur à la gare expéditrice;

2° L'arrêter en cours de route en attendant des ordres ultérieurs;

3° Ajourner la livraison en attendant des ordres ultérieurs;

4° La livrer à M. ..... à .....;

5° L'expédier en $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse à M. ..... à ..... gare du chemin de fer de.....;

6° La retourner en $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse à la gare expéditrice à M. .....;

7° Ne la livrer que contre paiement d'un remboursement de [en chiffres] [en toutes lettres]

8° La livrer contre paiement, non pas du remboursement indiqué dans la lettre de voiture, mais d'un remboursement de [en chiffres] [en toutes lettres]

9° La livrer sans recouvrer le montant du remboursement;

10° La livrer franco .....

A ....., le ..... 19.....

(Signature.)

A la gare de ..... du chemin de fer de .....

Les ordres ci-dessus sont transmis pour exécution dans les conditions prévues à l'article 23, paragraphe 1, de la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM). Ils ont été reproduits sur le duplicata de la lettre de voiture, qui a été présenté par l'expéditeur. Le titre délivré à l'expéditeur relativement au remboursement a été $\frac{\text{rectifié}}{\text{retiré}}$. (Cette déclaration se réfère à notre télégramme n° ...../à notre communication téléphonique du .....

A ....., le ..... 19.....

Le chef de gare:

(+) Indiquer ici la gare expéditrice.

(*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

ANNEXE IV*b*

(Article 22.)

MODIFICATIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT ORDONNEES PAR LE DESTINATAIRE

La gare de (+) ..... du chemin de fer de ..... est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédition ci-après désignée :

MARQUES et numéros.	NOMBRE	NATURE de l'emballage.	DÉSIGNATION de la marchandise.	POIDS en kg.

remise au transport avec la lettre de voiture de $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse

du ..... 19.....

par M. ..... à .....

à l'adresse de M. ..... à .....

les modifications suivantes (*) :

1° L'arrêter en cours de route, en attendant des ordres ultérieurs;

2° Ajourner la livraison, en attendant des ordres ultérieurs;

3° La livrer à M. ..... à .....;

4° Exécuter les formalités douanières ou autres formalités administratives avec $\frac{\text{ma participation}}{\text{la participation de mon mandataire M. .....}}$;

5° L'expédier en $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse à M. ..... à .....

gare du chemin de fer de .....

A ....., le ..... 19.....

(Signature.)

A la gare de ..... du chemin de fer de .....

Les ordres ci-dessus sont transmis pour exécution dans les conditions prévues à l'article 23, paragraphe 1, de la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.). Cette déclaration se réfère à notre télégramme n° ...../à notre communication téléphonique du.....

A ....., le ..... 19.....

Le chef de gare:

(+) Indiquer ici soit la gare destinataire, soit la gare d'entrée dans le pays destinataire.

(*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

ANNEXE V

(Article 37.)

Règlement relatif à l'office central des transports internationaux par chemins de fer.

(Texte à décider par une conférence extraordinaire qui sera convoquée en vertu de la clause prévue au protocole additionnel.)

ANNEXE VI

(Article 67, §§ 3 et 4.)

Statut relatif à la commission de revision et aux commissions d'experts.

Article 1er.

Les gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets entrant dans la compétence des commissions, à l'office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Article 2.

L'office central invite les commissions à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions des commissions deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

Article 3.

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux des commissions.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4.

L'office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat des commissions.

Le directeur et le vice-directeur de l'office central prennent part aux séances des commissions avec voix consultative.

Article 5.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances des commissions, des représentants :

a) D'Etats non contractants;

b) D'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transports, sous condition de réciprocité;

c) D'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Article 6.

Les commissions sont valablement constituées lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Article 7.

Les commissions désignent pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

Article 8.

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits *in extenso*.

Article 9.

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition n'est adoptée que si :

a) Ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la commission;

b) Elle a réuni la majorité des suffrages exprimés.

Article 10.

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

Article 11.

Pour faciliter les travaux, les commissions peuvent constituer des sous-commissions; elles peuvent aussi constituer des sous-commissions chargée de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

ANNEXE VII

(Article 59, § 1.)

Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (R. I. P.).

(Texte soumis à une procédure de revision spéciale.)

ANNEXE VIII

(Article 59, § 2.)

Règlement international concernant le transport des containers (R. I. Co).

(Texte soumis à une procédure de revision spéciale.)

ANNEXE IX

(Article 59, § 3.)

Règlement international concernant le transport des colis express (R. I. Ex).

§ 1. — Ne sont considérées comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Toutefois les tarifs peuvent prévoir des dérogations à cette règle.

§ 2. — Sont exclues du transport les marchandises désignées à l'article 3 de la présente convention. Les matières et objets énumérés dans l'annexe I à la convention ou ceux qui sont visés par les accords particuliers conclus en vertu des dispositions de l'article 4 (§ 2), de la convention, ne sont admis au transport comme colis express que pour autant que ce mode de transport est expressément prévu par ladite annexe ou par lesdits accords. Les tarifs déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous certaines conditions.

§ 3. — Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que la lettre de voiture prévue à l'article 6 (§ 1) de la présente convention. Le formulaire à utiliser et les mentions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par le tarif. En tout cas ce document doit contenir les indications suivantes:

a) La désignation des gares expéditrice et destinataire;

b) Le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;

c) Le nombre des colis, la description de l'emballage et la désignation de la nature des marchandises;

d) La désignation des documents joints pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

§ 4. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des mentions et déclarations inscrites soit par lui-même, soit selon ses indications par le chemin de fer, dans le document de transport; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces mentions ou déclarations seraient irrégulières, inexactes ou incomplètes.

§ 5. — Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs. Les délais de livraison doivent, en tout cas, être plus réduits que les délais appliqués aux envois de grande vitesse.

§ 6. — Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la présente convention autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus; il ne peut toutefois pas être apporté de dérogations aux dispositions des articles 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 et 37 à 46 inclus de ladite convention.

En tant que les prescriptions qui précèdent et celles des tarifs ne s'y opposent pas, les dispositions de la présente convention sont applicables au transport des colis express.

ANNEXE X

(Article 60.)

Règlement d'arbitrage.

Article 1er.

Nombre des arbitres.

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

Article 2.

Choix des arbitres.

§ 1. — Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le gouvernement suisse.

§ 2. — Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le président du tribunal fédéral suisse, à la requête de l'office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au paragraphe 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. — L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une autre nationalité que les parties.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 3.

Compromis.

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier:

a) L'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;

b) La composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;

c) Le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'office central.

Article 4.

Procédure.

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

a) Le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) Il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur à reconnu comme étant dû;

c) La sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'office central;

d) Sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la revision ou de la nullité.

Article 5.

Greffe.

L'office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 6.

Frais.

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

Les plénipotentiaires soussignés sont convenus:

A. — Que les dispositions constituant l'annexe V à la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) du 25 octobre 1952 seront les suivantes:

ANNEXE V

(Article 57.)

Règlement relatif à l'office central des transports internationaux par chemins de fer.

Article 1er.

§ 1. — L'office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne, sous les auspices du gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la convention et est confié à un comité administratif.

A cet effet, le comité administratif

a) Veille à la bonne application par l'office central des conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de revision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces conventions et textes;

b) Donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'office.

§ 2. — *a*) Le comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. La conférence diplomatique chargée de mettre en vigueur la convention, en exécution de l'article 64 de celle-ci et en tenant compte d'une équitable répartition géographique, désigne les Etats faisant partie du comité pour la première période de cinq ans. Elle décide des dispositions propres à déterminer la composition du comité pour les périodes ultérieures.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions des transports internationaux.

e) Le comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du comité administratif est assuré par l'office central.

Les procès-verbaux des séances du comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. — *a*) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un projet à cet effet.

b) Le Comité administratif nomme le directeur, le vice-directeur et les conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à cet effet. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de ce dernier, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque conférence de révision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

Article 2.

§ 1. — Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 1,40 F au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de 50 p. 100 au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. — A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1er octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est fait auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. — Les montants non recouvrés doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. — L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au paragraphe 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de 5 p. 100 à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 3.

§ 1. — L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Article 4.

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe X).

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe X).

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Article 5.

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 57, paragraphe 1, lettres *d*) à *f*), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

Article 6.

Disposition transitoire.

La première réunion ordinaire du Comité administratif, qui est convoquée par le Gouvernement suisse, doit avoir lieu dans un délai de deux mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention.

B. — Que les dispositions constituant l'Annexe II à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.) du 25 octobre 1952 seront les suivantes:

ANNEXE II

(Article 57.)

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer.

Article 1er.

§ 1. — L'Office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif:

a) Veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que les autres textes issus des conférences de revision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) Donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. — *a*) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. La Conférence diplomatique chargée de mettre en vigueur la Convention, en exécution de l'article 63 de celle-ci et en tenant compte d'une équitable répartition géographique, désigne les Etats faisant partie du Comité pour la première période de cinq ans. Elle décide des dispositions propres à déterminer la composition du Comité pour les périodes ultérieures.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. — *a*) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un projet à cet effet.

b) Le Comité administratif nomme le directeur, le vice-directeur et les conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à cet effet. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'office central et le relevé des comptes annuels de ce dernier, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le comité administratif adresse à chaque conférence de revision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

Article 2.

§ 1. — Les frais de l'office central sont supportés par les Etats contractants, proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 0,80 F au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le gouvernement intéressé et l'office central, et approbation du comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le comité administratif, l'office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. — A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1er octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'office central l'avise, trois mois plus tard, que si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. — Les montants non recouvrés doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans

un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la convention.

§ 4. — L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au paragraphe 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 3.

§ 1. — L'office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'office central.

Article 4.

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande devant le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la convention (annexe IV).

§ 3. — Lorsque l'office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la convention (annexe IV).

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Article 5.

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 57 (§ 1, lettres *d* à *f*) de la convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le comité administratif, sur proposition de l'office central.

Article 6.

Disposition transitoire.

La première réunion ordinaire du comité administratif, qui est convoquée par le gouvernement suisse, doit avoir lieu dans un délai de deux mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention.

Le présent document demeure ouvert à la signature jusqu'au 1er juin 1953.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent document.

Fait à Berne, le onze avril mil neuf cent cinquante-trois, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des parties.

Pour l'Autriche:
Dr. SMITANA.

Pour la Belgique:
Vte DE LANTSHEERE.
J. TRUYEN.

Pour la Bulgarie:
B. TZVETKOV.

Pour le Danemark:
TH. JENSEN.

Pour l'Espagne:
JOSÉ RUIZ DE ARANA Y BAUER
DUQUE DE SAN LUCAR LA MAYOR.

Pour la Finlande:
KURT LINDEN.

Pour la France:
J. CHAUVEL.

Pour la Grèce:
PHILON PHILON.

Pour la Hongrie:
VERMESY SANDOR.

Pour l'Italie:
ODOARDO BALDONI.

Pour le Liban:
MIKAOUI.
CHATILA.

Pour le Liechtenstein:
W. STUCKI.

Pour le Luxembourg.
A. CLEMANG.

Pour la Norvège:
OLAV HOLTMON.

Pour les Pays-Bas:
A. BENTINCK.

Pour la Pologne:
J. TARNAWSKI.

Pour le Portugal:
ANTONIO FERRO.

Pour la Roumanie:
EMERIC STOFFEL.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
DENIS O'NEILL.

Pour la Suède:
G. DE SYDOW.

Pour la Suisse:
W. STUCKI.

Pour la Tchécoslovaquie:
L. SIMOVIC.

Pour la Turquie:
B. BALCIOGLU.

Pour la Yougoslavie:
SV. SAVICEVIC.

PROTOCOLE ADDITIONNEL

aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (C. I. M.) et des voyageurs et des bagages (C. I. V.), signées à Berne, le 25 octobre 1952.

Au moment de clore les travaux de la cinquième Conférence de revision des conventions internationales du 23 novembre 1933 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (C. I. M.) et des voyageurs et des bagages (C. I. V.), la Conférence a pris les décisions suivantes:

1° La Conférence donne mandat au Gouvernement suisse, qui accepte, de convoquer une Conférence extraordinaire en vue:

a) D'élaborer un nouveau règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, instituant un régime de surveillance analogue à celui qui existe dans d'autres organisations internationales. Le Gouvernement suisse, en s'inspirant des suggestions de la délégation française, préparera un projet qui sera communiqué aux Etats contractants. La Conférence extraordinaire devra être convoquée de façon que le nouveau règlement puisse entrer en vigueur en même temps que les nouvelles Conventions;

b) De rechercher une solution au problème de la participation allemande aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (C. I. M.) et des voyageurs et des bagages (C. I. V.).

2° En outre, la Conférence,

Prenant acte du fait que les experts compétents ont constaté que les conditions de transport des matières dangereuses par fer et par mer à destination ou en provenance du Royaume-Uni diffèrent essentiellement de celles qui sont prescrites par l'Annexe I à la C. I. M. et qu'il est impossible de les modifier en temps utile pour les rendre conformes à celles-ci, d'autant plus que des travaux de mise en harmonie des réglementations sont envisagés pour tous les moyens de transport sur le plan régional et sur le plan mondial;

Tenant compte de ce que, dans sa XIe session, tenue en décembre 1951, la Commission d'experts chargée de tenir à jour l'Annexe I à la C. I. M a décidé de créer un appendice spécial à l'Annexe I, contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et le Royaum-Uni, et qu'elle a institué une sous-commission — dans laquelle le Royaume-Uni est également représenté — chargée de l'élaboration de cet appendice, qui sera soumis à ladite Commission;

Se déclarant d'accord avec cette procédure,

Décide que, jusqu'à l'entrée en vigueur de cet appendice spécial, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la C. I. M. et de la C. I. V., à destination ou en provenance du Royaume-Uni, devront satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions du Royaume-Uni en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

3° Pour permettre l'entrée en vigueur simultanée de la présente Convention et des Annexes telles qu'elles résulteront des revisions en cours, la Conférence préconise que l'article 67 (§ 4) de la C. I. M. soit mis en vigueur aussi rapidement que possible et au plus tard six mois avant la date prévue pour la mise en application de la Convention même.

4° La Conférence prend acte de la déclaration suivante:

« Les Gouvernements de la République populaire de Bulgarie, de la République populaire hongroise, de la République populaire de Pologne, de la République populaire roumaine et de la République tchécoslovaque signent les Conventions sous réserve qu'ils ne reconnaissent pas comme valables et obligatoires les dispositions de l'article 60 (§§ 2 et 3) lettre *a* de la C. I. M. et de la C. I. V. »

et décide, en raison du caractère purement facultatif de l'arbitrage, d'admettre les réserves qui précèdent.

Fait à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux.

Pour l'Autriche:
Dr. SMETANA.

Pour la Belgique:
Vte DE LANTSHEERE.

Pour la Bulgarie:
B. TZVETKOV.

Pour le Danemark:
TH. JENSEN.

Pour l'Espagne:
JOSÉ RUIZ DE ARANA Y BAUER
DUQUE DE SAN LUCAR LA MAYOR.
JOSÉ DE AGUINAGA.

Pour la Finlande:
VAINO HAKKINEN.

Pour la France:
J. CHAUVEL.

Pour la Grèce:
PHILON PHILON.

Pour la Hongrie:
VERMESY SANDOR.

Pour l'Italie:
ODOARDO BALDONI.

Pour le Liechtenstein:
W. STUCKI.

Pour le Luxembourg:
A. CLEMANG.

Pour la Norvège:
PETER ANKER.

Pour les Pays-Bas:
A. BENTINCK.

Pour la Pologne:
JOSEF ETTINGER.

Pour le Portugal:
ANTONIO PINTO DE MESQUITA.

Pour la Roumanie:
M. GERVESCO.

Pour la Suède:
T. HAMMARSTROM.

Pour la Suisse:
W. STUCKI.

Pour la Tchécoslovaquie:
SIMOVIC.

Pour la Turquie:
H. GERMEYANLIGIL.

Pour la Yougoslavie:
Z. DJERMANOVIC.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
DENIS O'NEILL.

Pour l'Irak:

Pour l'Iran:

Pour le Liban:
A. NASSIF.

Pour la Syrie:

ACTE FINAL

de la cinquième Conférence pour la revision des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (C. I. M.) et des voyageurs et des bagages (C. I. V.)

Conformément aux dispositions de l'article 60 des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (C. I. M.) et des voyageurs et des bagages (C. I. V.), signées à Rome le 23 novembre 1933, le Gouvernement suisse a convoqué une Conférence en vue de reviser ces Conventions.

La Conférence s'est tenue à Berne du 15 au 25 octobre 1952.

(2e *Supplément.* — **Fin.**)

Les participants étaient les suivants:

I. — DELEGUES DES ETATS PARTIES AUX CONVENTIONS DU 23 NOVEMBRE 1933.

AUTRICHE

MM. Smetana (F.), conseiller ministériel, directeur commercial des chemins de fer fédéraux autrichiens;
Rissel (V.), inspecteur supérieur au ministère des communications et des entreprises étatisées.

BELGIQUE

MM. Truyen (J.), directeur au ministère des communications;
Antoine (L.), directeur à la S. N. C. B.;
Brogniez (Ch.), premier secrétaire à la légation de Belgique à Berne.

BULGARIE

M. Tzvetkov (B.), secrétaire à la légation de Bulgarie à Berne.

DANEMARK

M. Jensen (Th.), directeur du service commercial des chemins de fer de l'Etat danois.

ESPAGNE

Son Excellence M. Ruiz de Arana y Bauer, duc de San Lucar la Mayor, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire d'Espagne en Suisse;
MM. de Aguinaga (J.), directeur général des chemins de fer, tramways et transports routiers;
de Reparaz (F.), professeur, secrétaire général du conseil d'administration du réseau national des chemins de fer espagnols;
Imedio (A.), chef du service du trafic international du réseau national des chemins de fer espagnols;
de Garnica (R.), sous-chef du service du trafic international du réseau national des chemins de fer espagnols.

FINLANDE

MM. Häkkinen (V.-I.), secrétaire gouvernemental au ministère des communications;
Narvala (N.-G.), inspecteur principal à la direction générale des chemins de fer de l'Etat.

FRANCE

Son Excellence M. Jean Chauvel, ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de France en Suisse;
MM. Pierre-Benoist (Y.), premier secrétaire de l'ambassade de France en Suisse;
Dorges (E.), secrétaire général au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme;
Corbin (E.), ingénieur en chef des ponts et chaussées, adjoint au secrétaire général au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme;
Parateau (R.), contrôleur général des transports au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme;
Maurel (G.), contrôleur général des transports au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme;
Mermet (E.), ingénieur en chef à la direction commerciale de la Société nationale des chemins de fer français;
Ramé (G.), ingénieur en chef à la direction commerciale de la Société nationale des chemins de fer français;
Durand (P.), inspecteur général honoraire, conseil juridique de la Société nationale des chemins de fer français;
Werner (J.), directeur des chemins de fer de la Sarre.

GRÈCE

M. Caftanzoglu (L.), premier secrétaire à la légation de Grèce à Berne.

HONGRIE

MM. Vermesy (S.), directeur du service commercial au ministère des communications;
Matyassy (Z.), conseiller aux chemins de fer de l'Etat hongrois.

••

ITALIE

MM. Baldoni (O.), chef du service commercial et du trafic des chemins de fer de l'Etat au ministère des transports;
Tallarigo (P.), premier secrétaire à la légation d'Italie à Berne;
Santoni Rugiu (G.), inspecteur en chef supérieur du service commercial et du trafic des chemins de fer de l'Etat au ministère des transports;
Morganti (A.), inspecteur en chef de l'inspectorat général M. C. T. C. au ministère des transports;
Romeo (A.), inspecteur en chef du service commercial et du trafic des chemins de fer de l'Etat au ministère des transports.

LIECHTENSTEIN

(Représenté par la Suisse.)

LUXEMBOURG

M. Clemang (A.), commissionnaire du gouvernement pour les affaires du chemin de fer.

NORVÈGE

Son Excellence M. Peter Martin Anker, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Norvège en Suisse;
M. Holtmon (O.), directeur en chef à la direction générale des chemins de fer de l'Etat norvégien.

PAYS-BAS

Son Excellence M. le baron Adolph Bentinck van Schoonheeten, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire des Pays-Bas en Suisse;
MM. Scheffer (H.-E.), conseiller juridique au ministère des transports et du Waterstaat;
Schoenewald (O.-H.-B.), membre de la délégation permanente des Pays-Bas auprès des Nations-Unies à Genève;
Brijn (J.-A.-A.), chef de division aux chemins de fer néerlandais;
Schutievâer (J.), chef de division au service des affaires économiques des chemins de fer néerlandais.

POLOGNE

MM. Ettinger (J.), directeur de département au ministère des chemins de fer;
Gardecki (E.), conseiller supérieur au ministère des chemins de fer;
Szczodrowski (Z.), conseiller supérieur au ministère des chemins de fer;
Ostrowski (M.), conseiller supérieur au ministère des chemins de fer.

PORTUGAL

M. Antonio Pinto de Mesquita, deuxième secrétaire de légation, chargé d'affaires a/i de la légation du Portugal à Berne.

ROUMANIE

MM. Gervesco (M.), directeur au ministère des transports;
Chirila (A), chef de service au ministère des transports;
Gheorghiu (N.), chef de service au ministère des transports.

SUÈDE

MM. Berger (T.), directeur, chef du service commercial des chemins de fer de l'Etat suédois;
De Sydow (G.), conseiller juridique au ministère des communications;
Holmberg (C.), chef de la section des tarifs internationaux voyageurs des chemins de fer de l'Etat suédois.

SUISSE

MM. Stucki (W.), ministre plénipotentiaire, délégué du Conseil fédéral pour les missions spéciales;
Micheli (P.), ministre plénipotentiaire, chef de la division des organisations internationales du département politique fédéral;
Haenni (J.), vice-directeur de l'Office fédéral des transports;
Martin (A.), chef du service des tarifs et du trafic à l'Office fédéral des transports;
MM. Favre (J.), directeur général des Chemins de fer fédéraux;
Fischer (W.), directeur du IIIe arrondissement des Chemins de fer fédéraux;
Herold (H.), secrétaire de l'Union suisse du commerce et de l'industrie;
Gotiret (P.), secrétaire de légation au département politique fédéral.

TCHÉCOSLOVAQUIE

MM. Simovic (L.), chef de département au ministère des affaires étrangères;
Charvat (O.), directeur administratif au ministère des chemins de fer.

TURQUIE

M. Germeyanligil (H.), secrétaire général des chemins de fer et des ports de l'Etat turc.

YOUGOSLAVIE

S. Exc. M. Zivota Djermanovic, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Yougoslavie en Suisse;
MM. Savicevic (S.), ingénieur, directeur à la direction générale des chemins de fer yougoslaves;
Zajc (J.), conseiller supérieur à la direction générale des chemins de fer yougoslaves.

II. — DELEGUES D'ETATS INVITES A LA CONFERENCE (1)

ROYAUME-UNI

Mr. D. E. O'Neill, Under-Secretary, Ministry of Transport;
Mr. G. A. Barry, Principal, Railways Division, Ministry of Transport;
Mr. A. W. G. Kean, Treasury Solicitor's Department;
Miss M. Armstrong, Third Secretary, Foreign Office London;
Mr. G. S. M. Birch, Senior Solicitor Assistant, British Transport Commission;
Mr. L. H. K. Neil, Continental Traffic Manager, Eastern and North Eastern Regions, Railway Executive, British Railways;
Mr. H. J. Bourn, Assistant Continental Superintendent (Southe. Region).

IRAN

M. Soufi (N.), ingénieur.

LIBAN

M. Nassif (A.), conseiller de légation, chargé d'affaires a/i de la légation du Liban à Berne.

III. — OBSERVATEURS

A. — ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES

Division des transports de la commission économique pour l'Europe.

MM. Charguéraud-Hartmann (P.-H.), directeur;
Kopelmanas (L.), conseiller juridique.

Institut international pour l'unification du droit privé.

M. Hostie (J.-F.), conseiller juridique honoraire du département des affaires étrangères et du commerce extérieur de Belgique.

B. — ORGANISATIONS INTERNATIONALES NON GOUVERNEMENTALES

Union internationale des chemins de fer.

MM. Rousseau (P.-A.), chef du secrétariat de l'U. I. C.;
Amberg (H.-P.), adjoint au chef du contentieux des C. F. F., administration gérante du comité international des transports.

Chambre de commerce internationale.

M. Naegeli (E.), vice-directeur, Maison Danzas et Cie, S. A., à Zurich.

(1) L'Irak et la Syrie, qui étaient également invités à la conférence, n'y étaient pas représentés.

Fédération internationale des associations des transporteurs et assimilés.

MM. Cappello (C.), vice-président de l'Alsea, Milan;
Panel (L.), directeur de la Maison Désiré Jorio, à Modane;
Roy (E.), directeur, Maison Danzas et Cᵉ, S. A., à Modane;
Dumont (P.), secrétaire général de la F. I. A. T. A., Berne.

Union internationale d'associations de propriétaires de wagons particuliers.

MM. Rassini (M.), directeur de la S. A. « L'Ausiliare », à Milan;
Kesselring (W.), secrétaire de l'U. I. A. P.

IV. — OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER

MM. Cottier (R.), directeur;
Noé (G.), vice-directeur.

Secrétariat de la conférence:

MM. Ruffy (E.), Michalik (K.), Simoni (G.), Wildhaber (A.), Wick (J.), Conseillers de l'office central;
Gonin (L.), secrétaire de l'office central;
Ischer (R.), adjoint à l'office fédéral des transports;
Ingold (M.), juriste à la division du contentieux des C. F. F.;
Weber (H.), fonctionnaire des tarifs au service commercial marchandises des C. F. F.;
Ralis (R.), fonctionnaire au service commercial voyageurs des C. F. F.

Les délégués ont élu:

Président:

M. Walter Stucki, ministre plénipotentiaire, délégué du conseil fédéral suisse pour les missions spéciales.

Vice-présidents:

Son Excellence M. Jean Chauvel, ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de France en Suisse;

M. O. Baldoni, chef du service commercial et du trafic des chemins de fer de l'Etat au ministère des transports d'Italie;

M. S. Vermesy, directeur du service commercial au ministère des communications de Hongrie.

La conférence a nommé six commissions, dont les bureaux ont été constitués comme suit:

Commission I. — Vérification des pouvoirs:
Président: Son Excellence M. le baron Bentinck (Pays-Bas);
Vice-président: Son Excellence M. Anker (Norvège).
Commission II. — Questions C. I. M.:
Président: M. Favre (Suisse);
Vice-président: M. Charvat (Tchécoslovaquie).
Commission III. — Questions C. I. V.:
Président: M. Santoni (Italie);
Vice-président: M. Imedio (Espagne).
Commission IV. — Questions communes à la C. I. M. et à la C. I. V.:
Président: M. Parateau (France);
Vice-président: M. Ostrowski (Pologne).
Commission V. — Questions d'ordre général:
Président: M. de Sydow (Suède);
Vice-président: M. Zajc (Yougoslavie).
Commission VI. — Rédaction:
Président C. I. M.: M. Parateau (France);
Président C. I. V.: M. Maurel (France);
Vice-président: M. Truyen (Belgique).

La conférence a pris pour base de ses délibérations:

a) Le projet de « Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) », texte issu des délibérations des commissions préliminaires de revision;

b) Le projet de « Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) », texte issu des délibérations des commissions préliminaires de revision.

Elle a utilisé d'autre part le rapport général de l'office central sur les travaux préliminaires en vue de la 5ᵉ conférence de revision des conventions internationales du 23 novembre 1933 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), août 1952, ainsi que ses rapports supplémentaires.

Compte tenu des délibérations de la conférence telles qu'elles sont rapportées dans les procès-verbaux des commissions I, II, III, IV, V et VI, ainsi que dans ceux des séances plénières, les délégués sont tombés d'accord pour soumettre à la signature des plénipotentiaires respectifs des Etats les projets sous-indiqués:

Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) avec dix annexes;

Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) avec quatre annexes,

ainsi qu'un protocole additionnel à ces conventions.

En foi de quoi, le présent acte final a été signé.

Fait à Berne, le 25 octobre 1952, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives de la confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacun des gouvernements représentés à cette conférence.

Pour l'Autriche:
Dr. SMETANA.

Pour la Belgique:
Vte DE LANTSHEERE.

Pour la Bulgarie:
B. TZVETKOV.

Pour le Danemark:
TH. JENSEN.

Pour l'Espagne:
JOSÉ RUIZ DE ARANA Y BAUER
DUQUE DE SAN LUCAR LA MAYOR.
JOSÉ DE AGUINAGA.

Pour la Finlande:
VAINO HAKKINEN.

Pour la France:
J. CHAUVEL.

Pour la Grèce:
PHILON PHILON.

Pour la Hongrie:
VERMESY SANDOR.

Pour l'Italie:
ODOARDO BALDONI.

Pour le Liechtenstein:
W. STUCKI.

Pour le Luxembourg.
A. CLEMANG.

Pour la Norvège:
PETER ANKER.

Pour les Pays-Bas:
A. BENTINCK.

Pour la Pologne:
JOSEF KITINGER.

Pour le Portugal:
ANTONIO PINTO DE MESQUITA.

Pour la Roumanie:
M. GERVESCO.

Pour la Suède:
T. HAMMARSTROM.

Pour la Suisse:
W. STUCKI.

Pour la Tchécoslovaquie:
SIMOVIC.

Pour la Turquie:
H. GERMEYANLIGIL.

Pour la Yougoslavie:
Z. DJERMANOVIC.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
DENIS O'NEILL.

Pour l'Irak:

Pour l'Iran:

Pour le Liban:
A. NASSIF.

Pour la Syrie:

PROTOCOLE ADDITIONNEL

aux conventions internationales du 25 octobre 1952, concernant le transport par chemins de fer des marchandises (C. I. M.) et des voyageurs et des bagages (C. I. V.).

Les plénipotentiaires soussignés sont convenus des dispositions ci-après:

1° Les Etats qui n'ont pas signé les conventions du 25 octobre 1952, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les conventions du 23 novembre 1933 sont appliquées, peuvent notifier au Gouvernement suisse qu'ils ont adopté, par voie de législation interne, les dispositions des conventions de 1952 et qu'ils les appliqueront suivant les règles de leur constitution.

2° Au cas où la notification visée ci-dessus est faite, les effets en sont les suivants:

a) Les dispositions des conventions de 1952 sont applicables dans les rapports entre les Etats contractants et les Etats ou parties territoriales mentionnés sous 1° et ayant fait cette notification, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de réception de la notification par le Gouvernement suisse si les conventions sont entrées en vigueur ou, dans le cas contraire, à partir de la date de leur entrée en vigueur.

b) Le Gouvernement suisse constate la date de réception de la notification et la communique aux Etats parties aux conventions de 1952 ainsi qu'aux Etats ou parties territoriales d'Etats ayant fait usage de la faculté visée sous 1°.

c) Plusieurs parties territoriales correspondant à un des Etats mentionnés sous 1° n'ont pas plus d'une voix. Les modalités d'application de ce principe seront réglées par une conférence intergouvernementale des Etats signataires des conventions de 1952. Sous tous

les autres rapports, ces Etats ou leurs parties territoriales ont les mêmes droits et obligations que les Etats qui ont ratifié les conventions de 1952 et qui y ont adhéré.

3° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit du Royaume-Uni, les prescriptions des conventions de 1952 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales des Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement du Royaume-Uni, par dérogation aux dispositions de ces conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance du Royaume-Uni, une référence au présent protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (C. I. M.), du billet international et du bulletin de bagages (C. I. V.).

4° Ce protocole, complétant les conventions de 1952, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1er juin 1953.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent protocole avant cette date et les Etats participant aux conventions susvisées en application de l'article 65 de la C. I. M. et de l'article 61 de la C. I. V. de 1952 peuvent adhérer au présent protocole par notification.

L'instrument de la ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

Le présent protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application des conventions de 1952.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent protocole.

Fait à Berne, le 11 avril 1953, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives de la confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacun des gouvernements représentés à cette conférence.

Pour l'Autriche:
DR. SMETANA.

Pour la Belgique:
VICOMTE DE LANTSHEERE.
J. TRUYEN.

Pour la Bulgarie:
B. TZVETKOV.

Pour le Danemark:
TH. JENSEN.

Pour l'Espagne:
JOSÉ RUIZ DE ARANA Y BAUER
DUC DE SAN LUCAR LA MAYOR.

Pour la Finlande:
KURT LINDEN.

Pour la France:
J. CHAUVEL.

Pour la Grèce:
PHILON PHILON.

Pour la Hongrie:
VERMESY SANDOR.

Pour l'Italie:
OGOARDO BALDONI.

Pour le Liban:
CHATILA.

Pour le Liechtenstein:
W. STUCKI.

Pour le Luxembourg:
J. STURM.

Pour la Norvège:
OLAV HOLTMON.

Pour les Pays-Bas:
A. BENTINCK.

Pour la Pologne:
J. TARNAWSKI.

Pour le Portugal:
ANTONIO FERRO.

Pour la Roumanie:
EMERIC STOFFEL.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
DENIS O'NEILL.

Pour la Suède:
G. DE SYDOW.

Pour la Suisse:
W. STUCKI.

Pour la Tchécoslovaquie:
L. SIMOVIC.

Pour la Turquie:
B. BALCIOGLU.

Pour la Yougoslavie:
SV. SAVICKVIC.

ACTE FINAL

de la conférence extraordinaire convoquée en vertu du protocole additionnel du 25 octobre 1952 aux conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (C. I. M.) et des voyageurs et des bagages (C. I. V.).

Le protocole additionnel du 25 octobre 1952 de la 5e conférence pour la revision des conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (C. I. M.) et des voyageurs et des bagages (C. I. V.) avait donné mandat au gouvernement suisse, qui avait accepté, de convoquer une conférence extraordinaire en vue:

a) D'élaborer un nouveau règlement relatif à l'office central des transports internationaux par chemins de fer, instituant un régime de surveillance analogue à celui qui existe dans d'autres organisations internationales;

b) De rechercher une solution au problème de la participation allemande aux conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (C. I. M.) et des voyageurs et des bagages (C. I. V.).

La conférence extraordinaire s'est réunie à Berne du 8 au 11 avril 1953.

Les participants étaient les suivants:

I. — DELEGUES DES ETATS AYANT SIGNE LES CONVENTIONS DU 25 OCTOBRE 1952

Autriche

MM. Smetana (F.), conseiller ministériel au ministère des communications et des entreprises étatisées, directeur commercial des chemins de fer fédéraux autrichiens;
Rissel (V.), inspecteur supérieur au ministère des communications et des entreprises étatisées.

Belgique

MM. Truyen (J.), directeur du ministère des communications;
Brogniez (Ch.), premier secrétaire à la légation de Belgique à Berne.

Bulgarie

M. Tzvetkov (B.), secrétaire à la légation de Bulgarie à Berne.

Danemark

M. Jensen (Th.), directeur du service commercial des chemins de fer de l'Etat danois.

Espagne

M. Sedó Gómez (R.), premier secrétaire à la légation d'Espagne à Berne.

Finlande

M. Linden (K.), premier secrétaire à la légation de Finlande à Berne.

France

S. Exc. M. Jean Chauvel, ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de France en Suisse;
MM. Pierre-Benoist (Y.), premier secrétaire de l'ambassade de France en Suisse;
Dorges (E.), secrétaire général au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme;
Corbin (E.), ingénieur en chef des ponts et chaussées, adjoint au secrétaire général au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme;
Paraleau (R.), contrôleur général des transports au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme;
Mermet (E.), ingénieur en chef à la direction commerciale de la S. N. C. F.;
Durand (P.), inspecteur général honoraire, conseil juridique de la S. N. C. F.;
Werner (J.), directeur des chemins de fer de la Sarre.

Grèce

M. Caftanzoglu (L.), premier secrétaire à la légation de Grèce à Berne.

Hongrie

MM. Vermesy (S.), directeur du service commercial au ministère des communications;
Mátyássy (Z.), conseiller aux chemins de fer de l'Etat hongrois.

Italie

MM. Baldoni (O.), chef du service commercial et du trafic des chemins de fer de l'Etat au ministère des transports;
Galluppi (E.), deuxième secrétaire de l'ambassade d'Italie en Suisse;
Santoni Rugiù (G.), inspecteur en chef supérieur du service commercial et du trafic des chemins de fer de l'Etat au ministère des transports;
Morganti (A.), inspecteur en chef de l'inspectorat général M. C. T. C. au ministère des transports.

Liechtenstein

(Représenté par la Suisse.)

Luxembourg

M. Clemang A., Commissaire du Gouvernement pour les Affaires du Chemin de fer.

Norvège

M. Holtmon O., Directeur en Chef à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat norvégien.

PAYS-BAS

S. Exc. M. le Baron Adolph Bentinck van Schoonheeten, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire des Pays-Bas en Suisse;
M. Scheffer H. E., Conseiller juridique au Ministère des Transports et du Waterstaat.

POLOGNE

MM. Tarnawski J., Directeur au Ministère des Chemins de fer;
Ostrowski M., Conseiller supérieur au Ministère des Chemins de fer.

ROUMANIE

M. Stoffel E., Chargé d'affaires de la Légation de Roumanie à Berne.

ROYAUME-UNI

MM. D. E. O'Neill, Under-Secretary, Ministry of Transport;
A. W. Clarke, Principal, Ministry of Transport;
A. W. G. Kean, Treasury Solicitor's Department;
G. S. M. Birch, Senior Solicitor Assistant, British Transport Commission;
A. R. Sinclair, Foreign Office, London.

SUÈDE

M. de Sydow G., Conseiller juridique au Ministère des Communications.

SUISSE

MM. Stucki W., Ministre plénipotentiaire, Délégué du Conseil fédéral pour les Missions spéciales;
Micheli P., Ministre plénipotentiaire, Chef de la Division des organisations internationales du Département politique fédéral;
Kunz R., Directeur de l'Office fédéral des transports;
Martin A., Chef du Service des Tarifs et du Trafic à l'Office fédéral des Transports;
Dufour F., Premier Secrétaire de Légation à la Division des Organisations internationales du Département politique fédéral.

TCHÉCOSLOVAQUIE

MM. Simovic L., Chef de Département au Ministère des Affaires étrangères;
Rezabek J., Chef de la Division centrale des transports internationaux au Ministère des Chemins de fer;
Charvat O., Directeur administratif au Ministère des Chemins de fer.

TURQUIE:

M. Balcioglu (B.), conseiller auprès de la légation de Turquie à Berne.

YOUGOSLAVIE:

MM. Savicevic (S.), ingénieur, directeur à la direction générale des Chemins de fer yougoslaves;
Zajc (J.), conseiller supérieur à la direction générale des Chemins de fer yougoslaves.

II. — OBSERVATEURS-EXPERTS

ALLEMAGNE (Est):

MM. Stern (G.), directeur de la Reichsbahn;
Hübner (E.), conseiller supérieur;
Kluge (K.), conseiller supérieur;
Lange (H.), conseiller supérieur;
Ubländer (J.), conseiller supérieur.

III. — OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER

MM. Cottier (R.), directeur;
Noé (G.), vice-directeur.

Secrétariat de la conférence:

MM. Ruffy (E.), Michalik (K), Simoni (G.), Wildhaber (A.), Wick (J.), Conseillers de l'office central;
Gonin (L.), secrétaire de l'office central;
Weber (H.), fonctionnaire des tarifs au service commercial des CFF.

Les délégués ont élu:

Président:

M. Walter Stucki, ministre plénipotentiaire, délégué du conseil fédéral suisse pour les missions spéciales.

Vice-présidents:

Son Excellence M. Jean Chauvel, ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de France en Suisse;

M. O. Baldoni, chef du service commercial et du trafic des Chemins de fer de l'Etat au ministère des transports d'Italie;

M. S. Vermesy, directeur du service commercial au ministère des communications de Hongrie.

La conférence a formé trois commissions, dont les bureaux ont été constitués comme suit:

Commission I. — Vérification des pouvoirs:
Président: Son Excellence M. le Baron Bentinck (Pays-Bas);
Vice-président: M. Holtmon (Norvège).

Commission II. — Problème de la participation allemande aux nouvelles conventions:
Président: M. Micheli (Suisse);
Vice-président: M. Vermesy (Hongrie).

Commission III. — Rédaction:
Président: M. Corbin (France).

La conférence a pris pour base de ses délibérations:

a) Le projet de règlement relatif à l'office central des transports internationaux par chemins de fer, préparé par le Gouvernement suisse;

b) Le projet du 10 mars 1953, préparé par l'office central, de protocole additionnel aux conventions C. I. M. et C. I. V., concernant la participation allemande aux nouvelles conventions C. I. M. et C. I. V., ainsi que la proposition du 8 avril 1953, présentée par la délégation hongroise.

Elle a utilisé d'autre part la circulaire du 31 mars 1953 de l'office central, concernant la participation allemande aux conventions du 25 octobre 1952.

Compte tenu des délibérations de la conférence telles qu'elles sont rapportées dans les procès-verbaux des commissions, ainsi que dans ceux des séances plénières, les délégués sont tombés d'accord pour soumettre à la signature des plénipotentiaires respectifs des Etats:

— L'acte constituant le règlement relatif à l'office central des transports internationaux par chemins de fer: annexe V à la C. I. M., annexe II à la C. I. V.;

— Le protocole additionnel aux conventions internationales du 25 octobre 1952, concernant le transport par chemins de fer des marchandises (C. I. M.) et des voyageurs et des bagages (C. I. V.).

En foi de quoi, le présent acte final a été signé.

Fait à Berne, le onze avril mil neuf cent cinquante-trois, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives de la confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacun des gouvernements représentés à cette conférence.

Pour l'Autriche:
Dr. SMEJKAL.
Pour la Belgique:
Vte DE LANTSHEERE.
J. TRUYEN.
Pour la Bulgarie:
B. TZVETKOV.
Pour le Danemark:
TH. JENSEN.
Pour l'Espagne:
R. SEDO GOMEZ.
Pour la Finlande:
KURT LINDEN.
Pour la France:
J. CHAUVEL.
Pour la Grèce:
L. CAPTANZOGLOU.
Pour la Hongrie:
VERMESY SANDOR.
Pour l'Italie:
ODOARDO BALDONI.
Pour le Liechtenstein:
W. STUCKI.
Pour le Luxembourg
A. CLEMANG.
Pour la Norvège:
OLAV HOLTMON.
Pour les Pays-Bas:
A. BENTINCK.
Pour la Pologne:
J. TARNAWSKI.
Pour la Roumanie:
EMERIC STOFFEL.
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
DENIS O'NEILL.
Pour la Suède:
G. DE SYDOW.
Pour la Suisse:
W. STUCKI.
Pour la Tchécoslovaquie:
L. SIMOVIC.
Pour la Turquie:
B. BALCIOGLU.
Pour la Yougoslavie:
SV. SAVICEVIC.

Décret n° 55-837 du 23 mai 1955 portant publication de l'accord complémentaire n° 2 à la convention générale du 12 novembre 1949 entre la France et le grand-duché de Luxembourg relatif au régime de sécurité sociale applicable aux travailleurs frontaliers, signé à Paris le 19 février 1953.

Le Président de la République,

Vu les articles 26, 27, 28 et 31 de la Constitution;

Vu le décret n° 53-192 du 14 mars 1953 relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la France;

Sur la proposition du président du conseil des ministres et du ministre des affaires étrangères,

Décrète:

Art. 1er. — Un accord complémentaire à la convention générale entre la France et le grand-duché de Luxembourg sur la sécurité sociale relatif au régime de sécurité sociale applicable aux travailleurs frontaliers ayant été signé à Paris le 19 février 1953, et sa ratification ayant été autorisée par la loi n° 54-237 du 5 mars 1954, cet accord, dont les instruments de ratification ont été échangés à Luxembourg le 24 février 1955, sera publié au *Journal officiel* de la République française.

ACCORD COMPLEMENTAIRE N° 2

A LA CONVENTION GÉNÉRALE DU 12 NOVEMBRE 1949 ENTRE LA FRANCE ET LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG SUR LA SÉCURITÉ SOCIALE

(Régime de sécurité sociale applicable aux travailleurs frontaliers.)

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du grand-duché de Luxembourg,

Désireux de régler le régime de sécurité sociale applicable aux travailleurs frontaliers dans les deux pays, sont convenus, conformément à l'article 33 de la convention générale du 12 novembre 1949 entre la France et le grand-duché de Luxembourg sur la sécurité sociale, des dispositions suivantes:

Art. 1er. — Les travailleurs frontaliers français et luxembourgeois sont soumis aux dispositions de la convention générale sur la sécurité sociale entre la France et le grand-duché de Luxembourg, sous réserve des dispositions du présent accord complémentaire.

Art. 2. — Les travailleurs frontaliers français et luxembourgeois sont affiliés aux organismes de sécurité sociale du pays dans lequel ils ont leur lieu de travail.

CHAPITRE Ier

Assurances maladie, maternité, décès.

Art. 3. — Les prestations en argent afférentes à la législation des assurances maladie, maternité, décès sont servies au travailleur frontalier, dans le pays où il a son lieu de travail, par les soins de l'organisme de sécurité sociale auquel le travailleur est affilié.

Les prestations en nature afférentes à ladite législation peuvent être dispensées au travailleur frontalier et à ses ayants droit soit dans le pays du lieu de travail, soit dans celui du lieu de leur résidence réelle et permanente.

Art. 4. — Lorsque les prestations en nature sont dispensées au lieu de la résidence, elles le sont:

Pour le frontalier résidant au grand-duché de Luxembourg, par l'organisme luxembourgeois de sécurité sociale du lieu de sa résidence auquel il s'est fait inscrire, qui assure le service de ces prestations suivant les dispositions de la législation luxembourgeoise;

Pour le frontalier résidant en France, par l'organisme de sécurité sociale du lieu de sa résidence, qui assure le service de ces prestations suivant les dispositions de la législation française.

CHAPITRE II

Accidents du travail et maladies professionnelles.

Art. 5. — Les prestations en argent afférentes à la législation relative à la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles sont dispensées au travailleur frontalier, dans le pays où il a son lieu de travail, par les soins de l'organisme de sécurité sociale auquel le travailleur est affilié, à moins que la législation du pays n'impose cette obligation à l'employeur.

Les prestations en nature afférentes à ladite législation peuvent être dispensées au travailleur frontalier soit dans le pays du lieu de travail, soit dans celui de sa résidence réelle et permanente.

Art. 6. — Lorsque les prestations en nature dues au titre de la législation française relative à la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles sont dispensées au travailleur frontalier au lieu de sa résidence réelle et permanente au grand-duché de Luxembourg, elles le sont par l'intermédiaire des organismes luxembourgeois compétents et conformément aux dispositions de la législation luxembourgeoise relative à la réparation des dommages résultant des accidents du travail et des maladies professionnelles.

Toutefois, le droit de la victime à l'appareillage et aux prestations de rééducation professionnelle ne pourra s'exercer qu'en France et dans les conditions prévues par la législation française.

Art. 7. — Les dépenses engagées par l'intermédiaire des organismes luxembourgeois compétents, dans les conditions de l'article 6 ci-dessus, sont remboursées par les organismes français de sécurité sociale, sans toutefois que ces remboursements puissent dépasser les dépenses qui résulteraient de l'application des tarifs pratiqués en France.

Art. 8. — Lorsque les prestations en nature, dues au titre de la législation luxembourgeoise relative à la réparation des dommages résultant des accidents du travail et des maladies professionnelles, sont dispensées au travailleur frontalier au lieu de sa résidence réelle et permanente en France, elles le sont par l'organisme de sécurité sociale du lieu de sa résidence et conformément aux dispositions de la législation française sur les accidents du travail et les maladies professionnelles.

Toutefois, le droit de la victime aux appareils de prothèse ou d'orthopédie ne pourra s'exercer qu'au grand-duché de Luxembourg et dans les conditions prévues par la législation luxembourgeoise.

Art. 9. — Les dépenses engagées par l'intermédiaire des organismes français compétents, dans les conditions de l'article 8 ci-dessus, sont remboursées par les organismes luxembourgeois de sécurité sociale, sans toutefois que ces remboursements puissent dépasser les dépenses qui résulteraient de l'application des tarifs pratiqués au grand-duché.

CHAPITRE III

Allocations familiales.

Art. 10. — Les travailleurs frontaliers résidant au grand-duché de Luxembourg ont droit aux allocations familiales proprement dites et aux allocations de salaire unique prévues et octroyées, compte tenu du lieu de leur résidence, conformément à la législation française.

Ils ont droit également au congé de naissance dans les conditions de la législation française.

Ces allocations et la rémunération du congé de naissance sont à la charge des organismes français dont relèvent ces travailleurs.

Art. 11. — Les autorités compétentes établiront, d'un commun accord, une classification des communes luxembourgeoises en s'inspirant des principes retenus par la législation française pour l'établissement des zones de salaires.

Art. 12. — Les travailleurs frontaliers résident en France ont droit aux allocations familiales conformément à la législation luxembourgeoise.

Ces allocations sont versées par les organismes luxembourgeois dont relèvent ces travailleurs.

CHAPITRE IV

Dispositions générales.

Art. 13. — Le contrôle médical technique et le contrôle des malades sont exercés, en ce qui concerne les travailleurs frontaliers et leurs ayants droit, bénéficiant de prestations en nature dans le pays de leur résidence, par les organismes de sécurité sociale du pays où ces prestations sont servies. Ils sont effectués conformément à la législation régissant lesdits organismes, mais pour le compte des organismes du lieu de travail. Ces derniers organismes ont toujours la faculté de demander aux organismes qui dispensent les prestations les informations permettant de les éclairer sur l'évolution et les conséquences probables de la maladie ou de l'accident en vue, notamment, de l'examen concerté des mesures de prévention qui apparaîtraient nécessaires.

Le contrôle médical des frontaliers résidant au Grand-Duché de Luxembourg, bénéficiaires d'indemnités de repos au titre de la législation des assurances sociales, ou victimes d'accidents du travail, est assuré, dans les conditions fixées par la législation française, par les organismes de contrôle médical prévus par cette législation et avec le concours des organismes luxembourgeois qui leur prêtent sur demande leurs bons offices, notamment pour l'organisation au Grand-Duché de services d'examens médicaux des malades.

Art. 14. — Les autorités administratives suprêmes des deux Etats contractants fixeront, d'un commun accord, le montant des remboursements forfaitaires dus respectivement par les organismes français et luxembourgeois en contre-partie des prestations en nature des assurances maladie maternité servies aux frontaliers de l'un ou de l'autre pays et des frais de contrôle visés à l'article 13.

Toutefois, les autorités administratives suprêmes des deux Etats contractants pourront renoncer, d'un commun accord, aux remboursements visés à l'alinéa précédent.

Elles fixeront, s'il y a lieu, les mesures de compensation nécessaires entre les organismes intéressés de leur propre territoire.

Art. 15. — Un arrangement administratif fixera les modalités d'application du présent accord.

Art. 16. — Le présent accord sera ratifié et les instruments de ratification en seront échangés à Luxembourg aussitôt que possible.

Il entrera en vigueur à une date qui sera fixée, d'un commun accord, entre les gouvernements français et luxembourgeois.

Il aura une durée d'un an et sera renouvelable tacitement d'année en année, sauf dénonciation qui devra être notifiée trois mois avant l'expiration du terme.

Fait en double exemplaire à Paris, le 19 février 1953.

P. BACON. B. JOBEZ. N. BIEVER.

Art. 2. — Le président du conseil des ministres et le ministre des affaires étrangères sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 23 mai 1955.

RENÉ COTY.

Par le Président de la République:

Le président du conseil des ministres,

EDGAR FAURE.

Le ministre des affaires étrangères,

ANTOINE PINAY.

Décret du 23 juin 1955 portant titularisation d'agents temporaires ayant participé de façon active et continue à la Résistance au titre de la loi n° 51-1124 du 26 septembre 1951.

Par décret en date du 23 juin 1955:

M. Fremont (Georges), attaché d'administration de 1re classe, 1er échelon, du cadre temporaire des affaires allemandes et autrichiennes, est titularisé en qualité de chancelier adjoint, 3e échelon, à la date du 26 mars 1952 (reliquat d'ancienneté dans l'échelon: 6 mois 25 jours).

M. Fremont (Georges), chancelier adjoint, 3e échelon, est nommé en mission à l'administration centrale, à compter de la date du présent décret.

M. Borocco (Robert), attaché administratif hors classe des services temporaires français en Sarre, est titularisé en qualité de chancelier adjoint, 3e échelon, à la date du 26 mars 1952 (reliquat d'ancienneté dans l'échelon: 2 mois et 25 jours).

M. Borocco (Robert), chancelier adjoint, 3e échelon, est nommé en mission à l'administration centrale, à compter de la date du présent décret.

Décret n° 55-838 du 25 juin 1955 fixant les dispositions applicables aux agents contractuels des services temporaires pour l'Allemagne et l'Autriche.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre des affaires étrangères, du ministre de la défense nationale et des forces armées, du secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques et du secrétaire d'Etat à la présidence du conseil;

Vu la loi n° 55-366 du 3 avril 1955 relative au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des finances et des affaires économiques pour l'exercice 1955 (I: Charges communes), et notamment son article 16, ensemble les textes pris pour son application;

Vu le décret n° 55-791 du 15 juin 1955 portant suppression et création d'emplois contractuels,

Décrète:

Art. 1er. — Le présent décret a pour objet de définir la situation des personnels des services temporaires pour l'Allemagne et l'Autriche ci-après désignés, visés à l'article 16 de la loi n° 55-366 du 3 avril 1955.

Dans la limite des emplois prévus par le décret n° 55-791 du 15 juin 1955, les personnels régis par le présent décret sont recrutés, administrés et rémunérés:

a) Par le ministre des affaires étrangères, en ce qui concerne:

Les services de transition et de liquidation des affaires allemandes et autrichiennes (services centraux et services extérieurs d'Allemagne);

Le gouvernement militaire français de Berlin;

Le haut commissariat de la République française en Autriche;

b) Par le ministre de la défense nationale et des forces armées, en ce qui concerne les différents services civils rattachés aux forces françaises en Allemagne par suite de la suppression du haut commissariat de la République française en Allemagne et ne relevant pas d'un autre département ministériel.

Art. 2. — Il sera initialement pourvu aux emplois prévus à l'article 1er ci-dessus en faisant exclusivement appel aux agents des services des affaires allemandes et autrichiennes en fonctions dans ces services lors de la dissolution du cadre temporaire.

Ces agents seront dotés de contrats individuels fixant leur rémunération d'après l'indice afférent à leur traitement à cette date.

Art. 3. — Les contrats peuvent être dénoncés à tout moment, dans les conditions prévues par le décret n° 55-159 du 3 février 1955:

Sur préavis d'un mois, soit par l'administration soit par les intéressés;

Sans préavis en cas de licenciement par mesure disciplinaire, sous réserve de l'application des dispositions de l'article 65 de la loi du 22 avril 1905.

L'engagement des agents contractuels, qui auront sollicité leur titularisation au titre de l'article 16 de la loi n° 55-366 du 3 avril 1955 susvisée, prendra fin de plein droit à la date à laquelle ils seront admis en qualité de stagiaires dans leur nouvel emploi. Ceux d'entre eux qui refuseraient d'accepter le troisième emploi qui leur aura été offert à ce titre verront leur engagement dénoncé de plein droit à l'expiration du délai qui leur sera ouvert pour faire connaître leur acceptation ou leur refus.

Tous les contrats encore en vigueur le 30 juin 1956 seront, en tout état de cause, résiliés de plein droit à cette date, sous réserve des dispositions de l'article 6 ci-dessous.

En cas de licenciement, les agents contractuels des services temporaires pour l'Allemagne et l'Autriche recevront une indemnité dans les conditions fixées par les dispositions combinées des décrets n° 55-159 du 3 février 1955 et n° 55-792 du 15 juin 1955.

Art. 4. — La date de remise à la disposition de leur administration d'origine des fonctionnaires détachés en qualité d'agents contractuels dans les services temporaires pour l'Allemagne et l'Autriche est, en principe, fixée par accord entre cette administration et, selon le cas, le ministre des affaires étrangères ou le ministre de la défense nationale et des forces armées.

Ces derniers, lorsqu'un accord ne pourra intervenir, notifieront à l'administration d'origine la date prévue par eux pour la remise à disposition des intéressés et maintiendront ceux-ci, à compter de cette date, en position d'attente de réintégration pendant une période maximum de trois mois durant laquelle les fonctionnaires en cause continueront d'être rémunérés soit sur le budget des affaires étrangères, soit sur celui de la défense nationale.

Art. 5. — Les agents contractuels des services temporaires pour l'Allemagne et l'Autriche en fonctions depuis plus d'un an bénéficient d'un congé annuel de trente jours consécutifs; ceux qui seraient en fonctions depuis moins d'un an bénéficieront d'un congé égal à un jour ouvrable par mois de présence.

Art. 6. — En cas de maladie, les agents contractuels des services temporaires pour l'Allemagne et l'Autriche ont droit, par période de douze mois, sur présentation d'un certificat médical, à des congés d'une durée maximum de six mois.

Pendant les trois premiers mois ils conservent l'intégralité de leur traitement, qui est réduit de moitié pendant les trois mois suivants, déduction faite, dans l'un et l'autre cas, des prestations d'indemnités journalières servies par leur caisse de sécurité sociale.

Les agents qui, à l'expiration du congé visé à l'alinéa ci-dessus, ne sont pas aptes à reprendre leurs fonctions sont placés en congé sans traitement pour une période maximum de six mois, à l'issue de laquelle leur engagement sera dénoncé de plein droit et qui prendra fin, en tout état de cause, le 30 juin 1956.

Art. 7. — Sous réserve des dispositions légales et réglementaires applicables en matière de sécurité sociale, de congés de maladie, d'accidents de service et de retraites aux fonctionnaires détachés dans les services temporaires pour l'Allemagne et l'Autriche, les personnels contractuels desdits services bénéficient des dispositions:

a) De l'ordonnance n° 45-2454 du 19 octobre 1945 fixant le régime des assurances sociales applicable aux assurés des professions non agricoles;

b) De la loi n° 46-1835 du 23 août 1946 fixant le régime des prestations familiales;

c) De la loi n° 46-2426 du 30 octobre 1946 sur la prévention et la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles.

Ils peuvent en outre bénéficier, le cas échéant, du régime de retraites complémentaire de la sécurité sociale, institué par le décret n° 51-1115 du 12 décembre 1951.

Art. 8. — Les agents visés par le présent décret et en service hors de France ne pourront contracter mariage sans autorisation spéciale de l'autorité compétente.

Art. 9. — Les dispositions du présent décret sont applicables à compter de la date de dissolution du cadre temporaire des personnels des affaires allemandes et autrichiennes qui, en exécution de l'article 16 de la loi n° 55-366 du 3 avril 1955, sera fixée par arrêté interministériel.

Sont abrogés à compter de la même date:

Le décret n° 46-257 du 21 février 1946, modifié, fixant le statut des personnels du cadre temporaire des affaires allemandes et autrichiennes et le décret du 21 février 1946, modifié, réglant la situation des personnels placés sous l'autorité du commissaire général aux affaires allemandes et autrichiennes et n'appartenant pas audit cadre temporaire;

Le décret du 27 novembre 1946, modifié, fixant le statut du service des douanes des territoires occupés placé sous l'autorité du commissaire général aux affaires allemandes et autrichiennes;

Le décret n° 47-1129 du 23 juin 1947 portant organisation de la Paierie générale en Allemagne.

Toutefois, les dispositions de l'article 17 *bis* du décret n° 46-257 du 21 février 1946, modifié, relatives aux conditions de remise à disposition des fonctionnaires détachés dans les services des affaires allemandes et autrichiennes, continueront d'être applicables à ceux d'entre eux qui, ayant fait l'objet d'une décision de remise à disposition avant la date de dissolution du cadre temporaire, seraient encore en fonctions dans les services des affaires allemandes et autrichiennes ou en position d'attente de réintégration à cette date, ainsi qu'à ceux qui seront remis à la disposition de leur administration lors de la dissolution dudit cadre. Le bénéfice de ces dispositions ne pourra cependant, en aucun cas, être accordé au delà d'une période de trois mois courant de la date de dissolution du cadre temporaire.

Art. 10. — Le ministre des finances et des affaires économiques, le ministre des affaires étrangères, le ministre de la défense nationale et des forces armées, le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques et le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 juin 1955.

EDGAR FAURE.

Par le président du conseil des ministres:

Le garde des sceaux, ministre de la justice, ministre des affaires étrangères par intérim,
SCHUMAN.

Le ministre de la défense nationale et des forces armées,
PIERRE KŒNIG.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
PIERRE PFLIMLIN.

Le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,
GILBERT-JULES.

Le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,
JEAN MÉDECIN.

Date de dissolution du cadre temporaire des services des affaires allemandes et autrichiennes.

Le ministre des affaires étrangères, le ministre des finances et des affaires économiques, le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,

Vu l'ordonnance n° 45-2667 du 2 novembre 1945 portant création d'un cadre temporaire de personnel pour les gouvernements militaires français dans les territoires occupés, ensemble les textes pris pour son application;

Vu la loi n° 55-365 du 3 avril 1955 relative au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des finances et des affaires économiques pour l'exercice 1955 (I: Charges communes), et spécialement son article 16;

Vu le décret n° 55-791 du 15 juin 1955 portant suppression et création d'emplois contractuels;

Vu le décret n° 55-878 du 25 juin 1955 fixant les dispositions applicables aux agents contractuels des services temporaires pour l'Allemagne et l'Autriche,

Arrêtent:

Art. 1er. — La date de dissolution du cadre temporaire des personnels des services des affaires allemandes et autrichiennes, créé par l'ordonnance susvisée du 2 novembre 1945, est fixée au 31 juillet 1955.

Art. 2. — Le ministre des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 juin 1955.

Pour le ministre des affaires étrangères et par délégation:
Le directeur du personnel,
RAYMOND BOUSQUET.

Pour le ministre des finances et des affaires économiques et par délégation:
Le directeur du cabinet,
PIERRE DESSE.

Pour le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil et par délégation:
Le directeur du cabinet,
GEORGES HUTIN.

MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMEES

Décret du 23 juin 1955 portant nomination dans le corps des ingénieurs militaires de réserve des travaux de l'air.

Par décret en date du 23 juin 1955, est nommé dans le corps des ingénieurs militaires de réserve des travaux de l'air:

Au grade d'ingénieur militaire en chef des travaux de l'air.

(A compter du 1er juin 1955.)

M. l'ingénieur militaire en chef des travaux de l'air en position de retraite Bour-Walther (André), avec ancienneté de grade du 1er janvier 1949.

Décret portant nominations (armée de terre, réserve).

Rectificatif au *Journal officiel* du 8 juin 1955:

TROUPES MÉTROPOLITAINES

Génie.

1e Arme.

Page 5798, 2e colonne:

Au lieu de:

1re région militaire.

Subdivision de Paris.

M. Marion (Pierre-Jean-Louis), 1er juin 1946 (régularisation).

Lire:

Etat-major. — 1re région militaire.

M. Marion (Pierre-Jean-Louis), 1er juin 1946 (régularisation).

Page 5799, 1re colonne, Subdivision de Chartres, supprimer: « M. Collinet (Louis-Henri-Jean), 1er avril 1955 ».

Même page, 2e colonne, Subdivision d'Arras, au lieu de: « M. Guillemant (Etienne-Charles-Léon), 1er avril 1955 », lire: « M. Guillemant (Etienne-Charles-Léon), 1er avril 1955 ».

Page 5800, 1re colonne, Subdivision de Pau, au lieu de: « M. Lougarde (Louis-Jean), 27 février 1955 », lire: « M. Lougarre (Louis-Jean), 27 février 1955 ».

Même page, 2e colonne:

Au lieu de:

Subdivision de Strasbourg.

M. Unberkandt (Jean-Paul-Maurice), 10 mars 1955.

Subdivision de Chambéry.

M. Clugnet (Pierre-Claude-François), 25 avril 1955.

Lire:

Subdivision de Strasbourg.

M. Unbekandt (Jean-Paul-Maurice), 10 mars 1955.

Subdivision de Chambéry.

M. Clugnet (Pierre-Claude-François), 22 avril 1955

(Le reste sans changement.)

Fonds de concours.

Par arrêté interministériel en date du 18 juin 1955, il a été ouvert, à titre de fonds de concours, un crédit de 2.600 millions de francs, applicable aux chapitres ci-après du budget de la défense nationale et des forces armées (section Guerre) pour l'exercice 1955:

Chap. 31-13. — Soldes et indemnités du personnel militaire des fabrications d'armement	110.000.000 F.
Chap. 31-22. — Traitements et indemnités des personnels civils non ouvriers des fabrications d'armement	600.000.000
Chap. 31-32. — Salaires et accessoires de salaire des personnels ouvriers des fabrications d'armement	1.280.000.000
Chap. 33-71. — Prestations et versements obligatoires du service des fabrications d'armement	468.000.000
Chap. 33-72. — Prestations et versements facultatifs du service des fabrications d'armement	2.000.000
Chap. 34-71. — Service des fabrications d'armement. — Frais généraux. — Dépenses de fonctionnement et d'entretien du service	50.000.000
	2.600.000.000 F.

Rectificatif au *Journal officiel* du 4 juin 1955:

Page 5080, 2e colonne:

Au lieu de:

« Par arrêté interministériel en date du 27 mai 1955, il a été ouvert à titre de fonds de concours un crédit de payement d'un montant de 220 millions de francs »,

Lire:

« ... il a été ouvert à titre de fonds de concours un crédit de payement et une autorisation de programme de 220 millions de francs ».

Au lieu de:

« Par arrêté interministériel en date du 30 mai 1955, il a été ouvert à titre de fonds de concours un crédit de payement d'un montant de 570.522.025 F »,

Lire:

« ... il a été ouvert à titre de fonds de concours un crédit de payement et une autorisation de programme de 570.522.025 F ».

(Le reste sans changement.)

Concours pour le recrutement de sténodactylographes stagiaires à l'administration centrale de la marine.

Le ministre de la défense nationale et des forces armées et le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,

Vu la loi n° 46-2294 du 19 octobre 1946 portant statut général des fonctionnaires;

Vu les décrets n° 51-705 et n° 51-706 du 6 juin 1951 portant règlement d'administration publique, relatifs aux dispositions statutaires communes applicables aux corps d'agents de bureau, de sténodactylographes, de secrétaires sténodactylographes et d'adjoints administratifs de l'administration centrale et des services extérieurs de l'Etat, modifiés par les décrets n° 54-989 et n° 54-990 du 7 octobre 1954;

Vu le décret n° 53-1118 du 17 novembre 1953;

Vu l'arrêté du 7 octobre 1954;

Sur la proposition du directeur de la comptabilité générale,

Arrêtent:

Art. 1er. — Est autorisée l'ouverture au ministère de la défense nationale et des forces armées (administration centrale de la marine) d'un concours pour le recrutement de dix-neuf sténodactylographes stagiaires. Un de ces emplois est réservé aux agents des services des affaires allemandes et autrichiennes.

Art. 2. — Le directeur de la comptabilité générale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 22 juin 1955.

Le ministre de la défense nationale et des forces armées,
Pour le ministre et par délégation:
Le délégué du ministre (marine),
ROBERT COUSIN.

Pour le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil
et par délégation:
Le directeur de la fonction publique,
PIERRE CHATENET.

Transfert de crédits du budget de la défense nationale (section commune) au budget du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme (aviation civile et commerciale).

Le ministre de la défense nationale et des forces armées et le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,

Vu l'article 9 de la loi n° 51-651 du 24 mai 1951, relative au développement des crédits affectés aux dépenses militaires de fonctionnement et d'équipement pour l'exercice 1951 (défense nationale);

Vu la loi n° 54-361 du 2 avril 1954, relative au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de la défense nationale et des forces armées pour l'exercice 1954;

Vu la loi n° 54-1312 du 31 décembre 1954, relative au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, pour l'exercice 1955 (II: Aviation civile et commerciale);

Vu la loi n° 55-316 du 2 avril 1955 portant ouverture de crédits provisionnels affectés aux dépenses des services militaires, pour les mois d'avril, mai et juin 1955;

Vu le décret n° 55-372 du 5 avril 1955 portant répartition, par service et par chapitre, des crédits provisionnels applicables aux dépenses des budgets militaires pour les mois d'avril, mai et juin 1955,

Arrêtent:

Art. 1er. — Sur les autorisations de programme ouvertes au ministre de la défense nationale et des forces armées par la loi n° 54-361 du 2 avril 1954 et par des textes spéciaux, une autorisation de programme d'un montant de 5 millions de francs est définitivement annulée sur le chapitre 55-82 « Infrastructure interalliée, acquisitions immobilières » article 5 « Marine » de la section commune.

Art. 2. — Sur les crédits de payement ouverts au ministre de la défense nationale et des forces armées par la loi n° 55-316 du 2 avril 1955 pour les mois d'avril, mai et juin 1955 et par des textes spéciaux, un crédit de payement d'un montant de 5 millions de francs est définitivement annulé sur le chapitre 55-82 « Infrastructure interalliée, acquisitions immobilières », article 5 « Marine » de la section commune de l'exercice 1955.

Art. 3. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme (II: Aviation civile et commerciale) en addition aux autorisations de programme et aux crédits de payement ouverts par la loi n° 54-1310 du 31 décembre 1954 et par des textes spéciaux, une autorisation de programme et un crédit de payement d'un montant de 5 millions de francs applicables au chapitre 53-92 « Travaux et installations » effectués dans la métropole pour le compte d'autres départements ministériels (acquisitions immobilières, travaux, fournitures, main-d'œuvre, étude et surveillance).

Art. 4. — Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme rendra compte de l'emploi des autorisations de programme et des crédits de payement ainsi transférés dans les mêmes conditions que pour ceux de son propre budget.

Art. 5. — Le directeur des bases aériennes au secrétariat général à l'aviation civile et commerciale, le directeur des services financiers et des programmes au ministère de la défense nationale et le directeur du budget au ministère des finances et des affaires économiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 24 juin 1955.

Pour le ministre de la défense nationale
et des forces armées et par délégation:
Le conseiller technique,
CAMILLE LABÉ.

Pour le secrétaire d'Etat aux finances
et aux affaires économiques et par délégation:
Le directeur du budget,
ROGER GOETZE.

Liste des candidats admis à prendre part au concours d'entrée à l'école des officiers d'administration de la marine en 1955.

Centre de Paris.

MM.

Brenguier (Jean), secrétaire administratif de 2e classe (directions de travaux), mission technique de la marine en Allemagne.

Gourvil (Paul), secrétaire administratif de 2e classe (directions de travaux), D. C. C. A. N.

Jardon (Jean-Louis), secrétaire administratif de 2e classe (commissariat et santé), D. C. S. S. A. (marine).

Kerdoncuff (André), secrétaire administratif de 2e classe (directions de travaux), D. C. C. A. N.

Reignier (Jacques), secrétaire administratif de 2e classe (directions de travaux), D. C. C. A. N.

Centre de Cherbourg.

MM.

Bernard (Gilbert), secrétaire administratif de 2e classe (comptables des matières), D. C. M. Cherbourg.

Bourge (Jean), maître fourrier, état-major de la 1re région maritime.

Chenal (Alphonse), secrétaire administratif de 2e classe (comptables des matières), D. C. M. Cherbourg.

Le Roux (Pierre), maître fourrier, école des fourriers.

Centre de Brest.

MM.

Bonneur (Jean), secrétaire administratif de 2e classe (commissariat et santé), D. C. M. Brest.

Sarrade (Jean), secrétaire administratif de 2e classe (comptables des matières), E. P. A. N. Rochefort.

Centre de Toulon.

MM.

Auffret (Jean), maître fourrier, escorteur *Le Lorrain*.

Grimaud (Roger), secrétaire administratif de 2e classe (directions de travaux), D. C. A. N. Toulon.

Kratar Miloud, maître fourrier, escorteur *Sakalave*.

Laroche (Michel) maître secrétaire, dépôt de Toulon.

Riou (Marcel), premier maître fourrier, escorteur *Châteaurenault*.

Centre de Bizerte.

M. Viola (Sauveur), secrétaire administratif de 2e classe (comptables des matières), D. C. A. N. Bizerte.

Centre de Casablanca.

MM.

Lardin (Albert), secrétaire administratif de 2e classe (comptables des matières), D. C. A. N. Casablanca.

Rénier (Elie), premier maître électricien, B. P. A. N. Port-Lyautey.

Thomas (Jean), secrétaire administratif de 2e classe (commissariat et santé), D. C. M. Casablanca.

Centre de Dakar.

M. Bertrand (Raphaël), secrétaire administratif de 2e classe (directions de travaux), D. C. A. N. Dakar.

Liste d'admission à l'école d'état-major en 1955 (17e promotion).

Rectificatif au *Journal officiel* du 7 juin 1955: page 5767, 2e colonne, au lieu de: « Valette d'Osia (Michel), capitaine, 5e R. M. », lire: « Vallette d'Osia (Michel), capitaine, 5e R. M. » (le reste sans changement).

Tableau d'avancement concernant les sous-officiers d'active des troupes coloniales prisonniers de guerre libérés à la suite des accords de Genève de 1954.

Additif au *Journal officiel* du 4 mai 1955:

Page 4127, 2e colonne:

I. — MILITAIRES DE STATUT INTÉGRAL

Infanterie.

Pour le grade d'adjudant.

Au titre de l'année 1955.

Les sergents-chefs:

b) Non de carrière.

Après:

161-1 Guizier (Auguste-Pierre), 2 juin 1920, titre E. O.

Ajouter:

163-1 Kuentz (Joseph), 20 janvier 1924.

(Le reste sans changement.)

MINISTERE DE LA FRANCE D'OUTRE-MER

Décret n° 55-839 du 23 juin 1955 modifiant et complétant le décret du 17 août 1953 fixant les conditions d'application de la loi du 7 janvier 1952 qui a institué dans les territoires d'outre-mer, au Cameroun et au Togo, un système de perception immédiate d'amendes forfaitaires sur certaines contraventions de simple police.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre de la France d'outre-mer et du garde des sceaux, ministre de la justice,

Vu la loi du 7 janvier 1952 instituant dans les territoires d'outre-mer, au Cameroun et au Togo, un système de perception immédiate d'amendes forfaitaires pour certaines contraventions de simple police;

Vu le décret du 17 août 1953 fixant les conditions d'application de la loi du 7 janvier 1952;

Vu la loi du 17 mars 1954 adaptant dans les territoires d'outre-mer, au Cameroun et au Togo, les lois des 24 mai 1946, 25 septembre 1948 et 14 avril 1952 (art. 70) modifiant les taux des amendes pénales;

Vu la loi n° 53-1321 du 31 décembre 1953 (art. 3 et 4) doublant les taux des amendes pénales infligées au titre des contraventions de simple police, dans les territoires d'outre-mer, à l'exception des Etablissements français dans l'Inde, au Cameroun et au Togo et majorant le principal de toutes les amendes de condamnation de cinq décimes, dans l'ensemble du territoire de la République, au Cameroun et au Togo;

Le conseil d'Etat (section des finances) entendu,

Décrète:

Art. 1er. — L'article 6 du décret du 17 août 1953 est modifié comme suit:

« *Art.* 6. — A. — Dans les territoires d'outre-mer, à l'exception de Madagascar et dépendances et des Comores, au Cameroun et au Togo, la somme forfaitaire à verser en représentation du montant de l'amende est fixée comme suit:

« A 600 F pour les contraventions passibles d'une amende dont le montant maximum en principal n'excède pas 1.200 F;

« A 1.200 F pour les contraventions passibles d'une amende dont le montant maximum en principal, supérieur à 1.200 F, n'excède pas 2.400 F;

« A 2.000 F pour les contraventions passibles d'une amende dont le montant maximum en principal, supérieur à 2.400 F, n'excède pas 4.000 F;

« A 6.000 F pour les contraventions passibles d'une amende dont le montant maximum en principal, supérieur à 4.000 F, n'excède pas 12.000 F;

« A 12.000 F pour les contraventions passibles d'une amende dont le montant maximum en principal, supérieur à 12.000 F, n'excède pas 24.000 F.

« B. — A Madagascar et dépendances et aux Comores, la somme forfaitaire à verser en représentation du montant de l'amende est fixée comme suit:

« A 900 F pour les contraventions passibles d'une amende dont le montant maximum en principal n'excède pas 1.200 F;

« A 2.700 F pour les contraventions passibles d'une amende dont le montant maximum en principal, supérieur à 1.200 F, n'excède pas 2.400 F;

« A 4.500 F pour les contraventions passibles d'une amende dont le montant maximum en principal, supérieur à 2.400 F, n'excède pas 4.000 F;

« A 9.000 F pour les contraventions passibles d'une amende dont le montant maximum en principal, supérieur à 4.000 F, n'excède pas 12.000 F;

« A 18.000 F pour les contraventions passibles d'une amende dont le montant maximum en principal, supérieur à 12.000 F, n'excède pas 24.000 F.

« Dans tous les territoires visés au présent article, l'agent verbalisateur perçoit la contrevaleur en monnaie locale de la somme forfaitaire sur la base de la parité en vigueur à la date de la constatation de l'infraction. Si, après cette conversion, il apparaît que la somme à percevoir comporte des centimes, l'agent verbalisateur est habilité à arrondir cette somme au franc inférieur ».

Art. 2. — Le ministre de la France d'outre-mer et le garde des sceaux, ministre de la justice, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française, ainsi qu'aux Journaux officiels des territoires intéressés, et inséré au *Bulletin officiel* du ministère de la France d'outre-mer.

Fait à Paris, le 23 juin 1955.

EDGAR FAURE.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre de la France d'outre-mer,

PIERRE-HENRI TEITGEN.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,

SCHUMAN.

Tableau d'équivalence entre les grades, classes et échelons du corps du génie rural métropolitain et du corps du génie rural de la France d'outre-mer.

Le ministre de la France d'outre-mer et le ministre de l'agriculture,

Vu le décret n° 48-1108 du 10 juillet 1948 portant classement hiérarchique des grades et emplois des personnels civils et militaires de l'Etat relevant du régime général des retraites, modifié et complété par le décret n° 49-508 du 14 avril 1949;

Vu le décret n° 52-395 du 10 avril 1952 portant règlement d'administration publique relatif au statut particulier du corps des ingénieurs du génie rural;

Vu le décret n° 54-976 du 30 septembre 1954 portant règlement d'administration publique relatif au statut particulier du corps des ingénieurs du génie rural de la France d'outre-mer;

Vu le décret n° 55-243 du 10 février 1955 fixant les indices des ingénieurs du génie rural de la France d'outre-mer;

Vu l'arrêté du 7 avril 1955 fixant l'échelonnement indiciaire du corps des ingénieurs du génie rural de la France d'outre-mer,

Arrêtent:

Art. 1er. — Le tableau d'équivalence entre les grades, classes et échelons du corps du génie rural de la métropole et du corps du génie rural de la France d'outre-mer prévu à l'article 20 du décret n° 54-976 du 30 septembre 1954 est fixé comme suit:

CADRE DU GÉNIE RURAL métropolitain.	CADRE DU GÉNIE RURAL outre-mer.
Ingénieur général, 3e échelon....	Ingénieur général, 3e échelon. Ancienneté dans l'échelon conservée.
Ingénieur général, 2e échelon....	Ingénieur général, 2e échelon. Ancienneté dans l'échelon conservée.
Ingénieur général, 1er échelon....	Ingénieur général, 1er échelon. Ancienneté dans l'échelon conservée.
Ingénieur en chef de classe exceptionnelle.	Ingénieur en chef de classe exceptionnelle.
Ingénieur en chef, 4e échelon....	Ingénieur en chef, 3e échelon. Ancienneté dans l'échelon conservée.
Ingénieur en chef, 3e échelon....	Ingénieur en chef, 3e échelon. Ancienneté dans l'échelon supprimée.
Ingénieur en chef, 2e échelon....	Ingénieur en chef, 2e échelon. Ancienneté dans l'échelon supprimée.
Ingénieur en chef, 1er échelon....	Ingénieur en chef, 1er échelon. Ancienneté dans l'échelon conservée.
Ingénieur principal, 3e échelon...	Ingénieur principal, 3e échelon. Ancienneté dans l'échelon conservée.
Ingénieur principal, 2e échelon...	Ingénieur principal, 2e échelon. Ancienneté dans l'échelon conservée.
Ingénieur principal, 1er échelon...	Ingénieur principal, 1er échelon. Ancienneté dans l'échelon conservée.
Ingénieur de 1re classe, 3e échelon.	Ingénieur de 1re classe, 3e échelon. Ancienneté dans l'échelon conservée.
Ingénieur de 1re classe, 2e échelon.	Ingénieur de 1re classe, 2e échelon. Ancienneté dans l'échelon conservée.
Ingénieur de 1re classe, 1er échelon.	Ingénieur de 1re classe, 1er échelon. Ancienneté dans l'échelon conservée.
Ingénieur de 2e classe, 4e échelon.	Ingénieur de 2e classe, 4e échelon. Ancienneté dans l'échelon conservée.
Ingénieur de 2e classe, 3e échelon.	Ingénieur de 2e classe, 3e échelon. Ancienneté dans l'échelon conservée.
Ingénieur de 2e classe, 2e échelon.	Ingénieur de 2e classe, 2e échelon. Ancienneté dans l'échelon conservée.
Ingénieur de 2e classe, 1er échelon.	Ingénieur de 2e classe, 1er échelon. Ancienneté dans l'échelon conservée.
Ingénieur élève.....	Ingénieur élève.

Art. 2. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 juin 1955.

Le ministre de la France d'outre-mer,
Pour le ministre et par délégation:
Le conseiller technique,
PIERRE SANNER.

Le ministre de l'agriculture,
JEAN SOURBET.

Echelonnement indiciaire applicable aux professeurs titulaires de chaire à l'école nationale de la France d'outre-mer.

Le ministre de la France d'outre-mer, le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques et le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique,

Vu le décret n° 48-1108 du 10 juillet 1948 portant classement hiérarchique des grades et emplois des personnels civils et militaires de l'Etat relevant du régime général des retraites, modifié, en ce qui concerne les professeurs titulaires de chaire à l'école nationale de la France d'outre-mer, par le décret du 10 juillet 1954;

Vu le décret n° 54-1068 du 22 octobre 1954 fixant le statut des professeurs titulaires de chaire à l'école nationale de la France d'outre-mer,

Arrêtent:

Article unique. — L'échelonnement indiciaire des professeurs titulaires de chaire à l'école nationale de la France d'outre-mer est fixé ainsi qu'il suit:

GRADES	ECHELONS	INDICES
Classe normale.....	1er échelon.....	520
	2e échelon.....	560
	3e échelon.....	590
	4e échelon.....	620
	5e échelon.....	650
Classe exceptionnelle.....	1er échelon.....	700
	2e échelon.....	750

Fait à Paris, le 22 juin 1955.

Le ministre de la France d'outre-mer,
PIERRE-HENRI TEITGEN.

Le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,
GILBERT-JULES.

Pour le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique, et par délégation:
Le directeur de la fonction publique,
PIERRE CHATENET.

Echelonnement indiciaire des ingénieurs d'agriculture de la France d'outre-mer.

Le ministre de la France d'outre-mer, le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques et le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,

Vu le décret n° 48-1108 du 10 juillet 1948 portant classement hiérarchique des grades et emplois des personnels civils et militaires de l'Etat relevant du régime général des retraites, modifié et complété par le décret n° 49-568 du 14 avril 1949;

Vu le décret n° 55-11 du 3 janvier 1955 portant règlement d'administration publique relatif au statut particulier du corps des ingénieurs d'agriculture de la France d'outre-mer;

Vu le décret n° 55-506 du 10 mai 1955 fixant les indices des ingénieurs d'agriculture de la France d'outre-mer,

Arrêtent:

Art. 1er. — L'échelonnement indiciaire du personnel du corps des ingénieurs d'agriculture de la France d'outre-mer est modifié ainsi qu'il suit, à compter du 1er janvier 1954:

GRADES, CLASSES et échelons.	INDICES	GRADES, CLASSES et échelons.	INDICES
Inspecteur général:		Ingénieur de 1re classe:	
3e échelon.....	750	3e échelon.....	510
2e échelon.....	700	2e échelon.....	490
1er échelon.....	650	1er échelon.....	470
Ingénieur en chef classé à l'échelon fonctionnel	650	Ingénieur de 2e classe:	
		4e échelon.....	450
		3e échelon.....	400
		2e échelon.....	350
		1er échelon.....	300
Ingénieur en chef de classe exceptionnelle	850		
Ingénieur en chef de classe normale:		Ingénieur élève (E. S. A. A. T.) (1).....	250
3e échelon.....	600	Ingénieur de 3e classe:	
2e échelon.....	550	4e échelon.....	300
1er échelon.....	500	3e échelon.....	285
		2e échelon.....	265
		1er échelon.....	245
Ingénieur principal:			
3e échelon.....	550		
2e échelon.....	535		
1er échelon.....	520	Ingénieur élève (cycle).	225

(1) Ecole supérieure d'application d'agriculture tropicale.

Art. 2. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 22 juin 1955.

Le ministre de la France d'outre-mer,
Pour le ministre et par délégation:
Le conseiller technique,
PIERRE SANMIRI.

Le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,
Pour le secrétaire d'Etat et par délégation:
ROGER GOETZE.

Le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,
Pour le secrétaire d'Etat et par délégation:
Le directeur de la fonction publique,
PIERRE CHATENET.

Agriculture.

Par arrêté du ministre de la France d'outre-mer en date du 15 juin 1955, MM. Walthert (Jacques), ingénieur en chef, 3e échelon, du génie rural, et Guillemin (René), ingénieur de 2e classe, 4e échelon, d'agriculture de la France d'outre-mer, en service en Afrique équatoriale française, ont été placés dans la position de mission en Ouganda, pour compter du 5 juin 1955 et pendant une durée maximum de quinze jours, en vue de participer à la conférence de mécanisation agricole d'Entebbe.

Enseignement et jeunesse.

Par arrêté du ministre de la France d'outre-mer en date du 11 juin 1955, sont annulées, en ce qui concerne Mme Delorme, née Vila (Marguerite), les dispositions de l'article 1er de l'arrêté du 2 août 1954 portant intégration de fonctionnaires de l'enseignement dans le cadre de l'enseignement et de la jeunesse de la France d'outre-mer.

Service de santé.

Par arrêté du ministre de la France d'outre-mer en date du 4 juin 1955, M. le docteur Pene, chargé de cours à l'école préparatoire de médecine et de pharmacie de Dakar, est placé en position de mission en Afrique du Sud pour une période allant du 15 au 24 avril 1955.

Travaux publics.

Par arrêté du ministre de la France d'outre-mer en date du 17 juin 1955, M. Hirsch (Bernard), ingénieur principal de la France d'outre-mer, chef du service des travaux publics de la Mauritanie, a été placé dans la position de mission en France pour une période de deux mois, à compter du 7 août 1954, en vue d'étudier les conditions d'utilisation des appareils enregistreurs de houle et d'assister au congrès de la houle à Grenoble.

Tour de service outre-mer des fonctionnaires civils appartenant aux cadres régis par décret.

Embarquement à partir du 1er juillet 1955.

(Toutefois les fonctionnaires qui devaient embarquer en juin 1955 et qui ont reçu des ordres à cet effet, rejoindront leur poste à la date primitivement fixée.)

Les personnels ci-après désignés seront dès notification soumis aux vaccinations réglementaires, s'il y a lieu.

Ils devront s'ils le désirent, adresser au chef du service administratif (Marseille ou Bordeaux) une demande d'autorisation d'emmener leur famille outre-mer, en indiquant la composition de cette dernière; le chef du service statuera par délégation du ministre.

Les départs pouvant avoir lieu par voie maritime ou aérienne, il est recommandé aux intéressés de préparer en conséquence leurs bagages de route.

Les embarquements par voie maritime auront lieu à la diligence des services de Bordeaux et de Marseille. Les départs par voie aérienne à la diligence de la direction du personnel de l'administration centrale (régulation maritime et aérienne).

Les demandes de sursis d'embarquement appuyées de toutes pièces justificatives seront à adresser au service administrateur compétent.

TOUR DE SERVICE OUTRE-MER DU 1er JUIN 1955

Administration générale.

GROUPE DES SOUS-CHEFS DE BUREAU, RÉDACTEURS, RÉDACTEURS STAGIAIRES

Pour servir à Madagascar.

M. Turgal (Michel), rejoindra immédiatement.

Travaux publics, mines et techniques industrielles.

GROUPE DES INGÉNIEURS DE 1re, 2e, 3e ET 4e CLASSE ET DES INGÉNIEURS ADJOINTS DE 1re ET 2e CLASSE

Pour servir au Cameroun.

M. Vion (Robert).

Pour servir à Madagascar.

M. Boulanger (Henri), rejoindra immédiatement.

GROUPE DES INGÉNIEURS ADJOINTS DE 3e ET 4e CLASSE ET DES ADJOINTS TECHNIQUES

Pour servir au Cameroun.

M. Cultrera (Denis), rejoindra immédiatement.

Pour servir au Togo.

M. Lemaur (Michel).

ADDITIF DU 15 JUIN 1955

Chiffre.

GROUPE DES CHIFFREURS ET CHIFFREURS STAGIAIRES

Pour servir en Afrique occidentale française.

M. André (Henri).

Travaux publics, mines et techniques industrielles.

GROUPE DES INGÉNIEURS ADJOINTS DE 3e ET 4e CLASSE ET DES ADJOINTS TECHNIQUES

Pour servir à Madagascar.

M. Faglin (Guy).

MINISTERE DE L'EDUCATION NATIONALE

Décret du 23 juin 1955 portant attribution de noms patronymiques à divers centres d'apprentissage.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre de l'éducation nationale,

Vu l'ordonnance royale du 10 juillet 1816;

Vu la loi n° 49-230 du 21 février 1949 portant statut des centres d'apprentissage;

Vu l'arrêté du 27 juillet 1949 portant classement des centres d'apprentissage en application de la loi n° 49-230 du 21 février 1949;

Vu l'avis favorable du recteur de l'académie de Grenoble en date des 26 novembre 1952, 5 novembre 1952 et 20 février 1952 et du recteur de l'académie de Lyon en date du 1er décembre 1951;

Vu l'avis favorable des conseils municipaux de Gap en date du 10 octobre 1952 et du 20 décembre 1952, de Grenoble en date du 21 mars 1952, de Lyon en date du 17 janvier 1955;

Vu l'avis favorable du préfet des Hautes-Alpes en date des 4 novembre 1952 et 8 novembre 1952, du préfet de l'Isère en date du 18 avril 1952, du préfet du Rhône en date du 20 décembre 1954;

La section permanente du conseil de l'enseignement technique entendue,

Décrète:

Art. 1er. — Le centre d'apprentissage féminin 1612 de Gap (Hautes-Alpes) portera désormais le nom: « Centre d'apprentissage Sévigné ».

Le centre d'apprentissage masculin 1412 de Gap (Hautes-Alpes) portera désormais le nom: « Centre d'apprentissage Paul-Héraud ».

Le centre d'apprentissage de garçons 1063 de Grenoble (Isère) portera désormais le nom: « Centre d'apprentissage Guynemer ».

Le centre d'apprentissage féminin 1626 de Lyon (Rhône) portera désormais le nom: « Centre d'apprentissage Louise-Labé ».

Art. 2. — Le ministre de l'éducation nationale est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 23 juin 1955.

EDGAR FAURE.

Par le président du conseil des ministres:
Le ministre de l'éducation nationale,
JEAN BERTHOIN.

Décret du 23 juin 1955 portant nomination d'un professeur au Muséum national d'histoire naturelle.

Par décret en date du 23 juin 1955, M. Vachon (Max), assistant au Muséum national d'histoire naturelle, est nommé, à compter du 1er juin 1955, professeur au Muséum national d'histoire naturelle (chaire de zoologie: vers et crustacés) et titularisé à cette date dans le grade correspondant (dernier titulaire: M. Fage [Louis], admis à la retraite).

M. Vachon est rangé dans la classe unique de l'emploi.

Décret portant transformation du collège moderne et technique municipal de garçons d'Hénin-Liétard (Pas-de-Calais) en collège national technique et moderne.

Rectificatif au *Journal officiel* du 26 avril 1955: page 4214, 2e colonne, article 3, 7e ligne, au lieu de: « 21 avril 1955 », lire: « 1er avril 1955 ».

Programmes limitatifs du concours d'admission en première année de l'école normale supérieure de l'enseignement technique (sections D, E, F, G).

Par arrêté en date du 4 juin 1955, les programmes limitatifs du concours d'admission en première année à l'école normale supérieure de l'enseignement technique (sections D, sciences et techniques économiques, et E, F, G, lettres et langues vivantes) ont été fixés pour la session 1956.

Ces programmes sont publiés au *Bulletin officiel* de l'éducation nationale.

Budget autonome primitif de l'école nationale supérieure des beaux-arts.

Par arrêté du 6 juin 1955, les prévisions du budget autonome primitif de l'école nationale supérieure des beaux-arts, pour l'exercice 1955, ont été fixées à 49.925.000 F.

Régies d'avances et de recettes.

Le ministre des finances et des affaires économiques et le ministre de l'éducation nationale,

Vu l'article 3 de la loi n° 51-630 du 24 mai 1951 conférant à l'observatoire de Paris la personnalité civile et l'autonomie financière;

Vu le décret n° 51-135 du 5 février 1951 relatif aux régies d'avances et aux régies de recettes instituées pour le payement des dépenses ou la perception des recettes imputables au budget de l'Etat, aux budgets annexes, aux budgets des établissements publics nationaux ou aux comptes spéciaux du Trésor, modifié et complété par le décret n° 53-1271 du 24 décembre 1953;

Vu le décret n° 52-150 du 23 février 1953 portant règlement d'administration publique pour l'observatoire de Paris;

Vu l'arrêté du 12 septembre 1952 fixant le taux de l'indemnité de responsabilité susceptible d'être allouée aux régisseurs ainsi que le montant du cautionnement imposé à ces agents,

Arrêtent:

Art. 1er. — Il est institué auprès de l'observatoire de Paris une régie d'avances pour le payement des dépenses suivantes: achat de petit matériel scientifique et autres menues dépenses de matériel, achat de timbres-poste, frais de transport du personnel.

Art. 2. — Le titulaire de la régie d'avances visée à l'article 1er est nommé par le directeur de l'observatoire de Paris, sur avis conforme de l'agent comptable.

Art. 3. — Le montant maximum de l'avance pouvant être consentie au régisseur est fixé à 200.000 F.

Il est justifié de l'emploi de cette avance dans le délai d'un mois.

Art. 4. — Il est institué auprès de l'observatoire de Paris une régie de recettes pour l'encaissement des recettes suivantes: vente de photographies, reproductions et clichés, droits d'entrée, produits divers.

Art. 5. — Le titulaire de la régie de recettes visée à l'article 4 est nommé par le directeur de l'observatoire de Paris, sur avis conforme de l'agent comptable.

Le régisseur chargé du payement des dépenses visé à l'article 1er peut être également habilité à encaisser les recettes visées à l'article 4.

Art. 6. — Les recettes visées à l'article 4 peuvent être effectuées soit en numéraire, soit par voie de virement ou de versement au crédit du compte courant postal que le régisseur est tenu de se faire ouvrir, soit par voie de remise de chèques ou ordres de virement.

Pour tous les encaissements qu'il effectue, à l'exception, toutefois, des droits d'entrée, pour lesquels il est délivré des tickets, le régisseur délivre des quittances extraites du registre à souches numérotées qui lui est remis par l'agent comptable de l'observatoire de Paris.

Art. 7. — Le régisseur est tenu de verser à la caisse ou au compte courant postal de l'agent comptable, le 25 de chaque mois (en fin d'année, le 31 décembre) ou dès que le total des recettes atteint la somme de 20.000 F, les recettes en numéraire encaissées par ses soins et de virer au crédit du compte courant de l'agent comptable les sommes encaissées par l'intermédiaire de son compte courant postal pendant le mois écoulé.

Lorsque les règlements sont effectués par chèque ou ordre de virement, ces effets sont transmis par le régisseur à l'agent comptable au plus tard le premier jour ouvrable qui suit le jour de leur réception. Les chèques sont préalablement endossés par le régisseur à l'ordre de l'agent comptable.

Art. 8. — Le régisseur arrête mensuellement ses écritures. Il établit et transmet à l'agent comptable un relevé faisant ressortir distinctement le montant, par nature, des recettes encaissées par ses soins.

A la fin de chaque mois, un titre de perception est délivré par l'ordonnateur de l'observatoire de Paris et transmis à l'agent comptable pour lui permettre de justifier dans ses écritures du montant des recettes qui lui ont été transférées par le régisseur.

Art. 9. — Le montant du cautionnement imposé au régisseur ainsi que le montant de l'indemnité susceptible de lui être allouée sont fixés conformément aux dispositions de l'arrêté du 12 septembre 1952.

Art. 10. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 14 juin 1955.

Le ministre de l'éducation nationale,
Pour le ministre et par délégation:
Le chef du cabinet,
GEORGES MORLOT.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
Pour le ministre et par délégation
et pour le directeur de la comptabilité publique:
Le chef de service,
ROLLES.

Majoration du taux des indemnités de frais d'études allouées aux pensionnaires de l'académie de France à Rome.

Le ministre de l'éducation nationale et le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,

Vu la loi n° 55-138 du 2 février 1955 relative au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de l'éducation nationale pour l'exercice 1955;

Vu le décret n° 46-1999 du 12 septembre 1946 fixant les taux de la pension et des indemnités de frais d'études allouées aux pensionnaires de l'académie de France à Rome,

Arrêtent:

Art. 1er. — Les taux des indemnités de frais d'études, des indemnités de marbre et des indemnités de voyage en Grèce et en Orient allouées aux pensionnaires de l'académie de France à Rome sont fixés ainsi qu'il suit:

Indemnités de frais d'études:

Peintres:	
1re année	36.000 F.
2e année	42.000
3e année	48.000
Sculpteurs:	
1re année	42.000
2e année	54.000
3e année	64.000
Architectes:	
1re année	34.000
2e année	48.000
3e année	52.000
Graveurs en taille-douce:	
1re année	18.000
2e année	36.000
3e année	18.000
Graveurs en médailles et en pierres fines:	
1re année	26.000
2e année	26.000
3e année	26.000
Musiciens et compositeurs:	
1re année	5.000
2e année	5.000
3e année	8.000

Indemnités de marbre allouées aux sculpteurs:

Indemnité accordée aux pensionnaires sculpteurs de 3e année pour frais d'exécution de la figure dont ils ont produit le modèle l'année précédente..... 150.000 F.

Indemnité accordée aux pensionnaires sculpteurs pour l'exécution, pendant la durée de leur pension, d'une copie d'un ouvrage de moyenne dimension, buste, figure ou bas-relief d'après l'antique ou la Renaissance 36.000

Indemnités de voyage allouées aux sculpteurs et aux architectes:

Indemnité accordée aux pensionnaires sculpteurs pour voyage en Grèce au cours de leur pension... 88.000

Indemnité accordée aux pensionnaires architectes pour voyage en Orient au cours de leur pension.. 140.000

Art. 2. — Les indemnités de voyage sont payables par moitié: la première fraction étant versée au départ, la seconde par le consul de France de la ville que les pensionnaires auront désignée avant leur départ pour le voyage en Grèce ou en Orient.

Art. 3. — Le directeur général des arts et des lettres est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et qui aura effet à compter du 1er janvier 1955.

Fait à Paris, le 15 juin 1955.

Le ministre de l'éducation nationale,
Pour le ministre et par délégation:
Le chef de cabinet,
GEORGES MORLOT.

Le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,
Pour le secrétaire d'Etat et par délégation:
Le directeur du budget,
ROGER GOETZE

Création d'un institut rattaché à la faculté mixte de médecine et de pharmacie d'Aix-Marseille.

Par arrêté en date du 16 juin 1955, a été approuvée la délibération du conseil de l'université d'Aix-Marseille portant création d'un institut de parodontologie rattaché à la faculté mixte de médecine et de pharmacie de cette université.

Epreuve de deuxième langue vivante étrangère de la série moderne du baccalauréat.

Le ministre de l'éducation nationale,

Vu le décret du 7 août 1927 relatif au baccalauréat de l'enseignement secondaire, modifié par les textes subséquents, notamment par le décret du 12 septembre 1947;

Vu l'avis du conseil supérieur de l'éducation nationale,

Arrête:

Art. 1er. — La période d'application des dispositions de l'article 3 du décret du 12 septembre 1947, relatif à la dispense de l'épreuve orale de deuxième langue vivante étrangère à la série moderne du baccalauréat, prendra fin le 31 décembre 1955, sous réserve des deux exceptions prévues par l'article ci-après.

Art. 2. — Pourront bénéficier du régime transitoire prévu par l'article 3 du décret du 12 septembre 1947, jusqu'au 31 décembre 1956:

1° Les candidats ayant déjà subi antérieurement au 31 décembre 1955 les épreuves de la série moderne du baccalauréat avec dispense de l'interrogation de deuxième langue vivante étrangère;

2° Les candidats inscrits dans les centres d'examen de l'académie d'Afrique occidentale française à condition qu'ils n'aient pas été inscrits auparavant dans un centre d'examen situé en dehors de cette académie.

Art. 3. — Les recteurs d'académie sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 16 juin 1955.

Le ministre de l'éducation nationale,
Pour le ministre et par délégation:
Le directeur du cabinet,
MATTEO CONNET.

Jeunesse et sports.

Par arrêté en date du 3 juin 1955, M. Leveugle (Jean), inspecteur de la jeunesse et des sports de 2e classe, cadre départemental, mis, sur sa demande, en disponibilité pour recherches et études pour une période de trois ans, à compter du 1er janvier 1954, est réintégré, sur sa demande, dans le cadre des inspecteurs de la jeunesse et des sports.

Ces dispositions prennent effet à compter du 1er janvier 1955.

Par arrêté en date du 3 juin 1955, M. Counord (André), inspecteur de la jeunesse et des sports, est radié des cadres de l'inspection de la jeunesse et des sports à compter du 1er mai 1949.

Par arrêté en date du 3 juin 1955, l'arrêté du 31 décembre 1948 est annulé en tant qu'il place M. Hakon (Eloi), inspecteur de la jeunesse et des sports, dégagé des cadres à compter du 1er janvier 1949, dans la position de congé prévue par les articles 6, 7, 8, 9 et 10 de la loi du 3 septembre 1947.

Par arrêté du 3 juin 1955, M. Nazet (Jean), inspecteur de la jeunesse et des sports de 2e classe au centre de Marly-le-Roi, est rangé dans le cadre de Seine—Seine-et-Oise, à compter du 1er avril 1955.

Par arrêté en date du 3 juin 1955, sont promus, au choix, les ingénieurs en chef et ingénieurs du service technique de l'équipement et de la direction générale de la jeunesse et des sports dont les noms suivent:

M. Grosborne (Jean), ingénieur en chef, 4e échelon. Date d'effet: 1er janvier 1955.

M. Le Guen (André), ingénieur en chef, 4e échelon. Date d'effet: 1er janvier 1955.

M. Maugis (Henri), ingénieur, 8e échelon. Date d'effet: 1er janvier 1955.

M. Bal (Michel), ingénieur, 9e échelon. Date d'effet: 1er juillet 1954.

M. Albano (René), ingénieur, 9e échelon. Date d'effet: 1er octobre 1954.

Par arrêté du 22 juin 1955, M. Flouret (Jacques), inspecteur principal de la jeunesse et des sports (6e classe, cadre Seine, Seine-et-Oise), est placé en position de détachement d'office pour exercer les fonctions de directeur de l'école normale supérieure d'éducation physique et sportive, pour une période de 3 ans 10 mois, à compter du 1er janvier 1954 (régularisation).

Par arrêté du 22 juin 1955, M. Flouret (Jacques), inspecteur principal de la jeunesse et des sports (1re classe, cadre Seine, Seine-et-Oise), est détaché auprès de l'office du sport scolaire et universitaire pour une nouvelle période de cinq ans, à compter du 1er novembre 1954, en vue d'y exercer les fonctions de directeur.

MINISTERE DU TRAVAIL ET DE LA SECURITE SOCIALE

Décret n° 55-840 du 27 juin 1955 portant règlement d'administration publique pour l'application du décret n° 55-568 du 20 mai 1955 modifiant l'ordonnance n° 45-2454 du 19 octobre 1945 fixant le régime des assurances sociales applicable aux assurés des professions non agricoles.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre du travail et de la sécurité sociale, du ministre de la santé publique et de la population et du secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,

Vu l'ordonnance n° 45-2250 du 4 octobre 1945 portant organisation de la sécurité sociale;

Vu le décret n° 55-568 du 20 mai 1955 modifiant l'ordonnance n° 45-2454 du 19 octobre 1945 fixant le régime des assurances sociales applicable aux assurés des professions non agricoles;

Vu le décret n° 45-0179 du 29 décembre 1945 portant règlement d'administration publique pour l'application de l'ordonnance du 19 octobre 1945 susvisée;

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Il est ajouté au décret n° 45-0179 du 29 décembre 1945 susvise un article 9 *bis* ainsi conçu:

« Le règlement intérieur modèle des caisses primaires de sécurité sociale prévu à l'article 98 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 susvisé determine les conditions d'application de l'article 19 *bis* de ladite ordonnance ».

Art. 2. — Le premier alinéa de l'article 14 du décret du 29 décembre 1945 susvisé est modifié comme suit:

« Chaque maladie ou accident donne lieu:

« 1° Pour permettre la liquidation des droits de l'assuré à l'établissement de feuilles de soins et d'incapacité de travail dont la durée de validité est de quinze jours;

« 2° . . . . . ».

Le dernier alinéa du même article est modifié comme suit:

« La caisse est également fondée à refuser à l'assuré le bénéfice des indemnités journalières afférentes à la période pendant laquelle son contrôle aura été rendu impossible, sans préjudice des dispositions de l'article 30 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifié ».

Art. 3. — Le deuxième alinéa de l'article 16 du décret du 29 décembre 1945 susvisé est modifié et complété comme suit:

« Sans préjudice des dispositions de l'article 30 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifié, le contrôle médical porte notamment sur l'appréciation faite par le médecin traitant de l'état de santé de l'assuré et de sa capacité de travail, sur la constatation des abus en matière de soins et d'application de la tarification des honoraires, sur la prévention de l'invalidité, et la possibilité de réadaptation professionnelle. Le contrôle médical est également appelé à donner son avis sur le point de savoir si l'assuré ou l'ayant droit remplit les conditions pour bénéficier de l'exonération ou de la réduction éventuelle de la participation, conformément aux dispositions de l'article 24, 2°, de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée ».

Art. 4. — L'article 21 du décret du 29 décembre 1945 est modifié comme suit:

« *Art.* 21. — Compte tenu des dispositions d'un règlement modèle, le conseil d'administration de la caisse régionale de sécurité sociale établit pour l'ensemble des caisses de sécurité sociale de la région, sur proposition du médecin conseil régional, un règlement intérieur pour le contrôle médical. Ce règlement n'entre en vigueur qu'après approbation par le ministre du travail et de la sécurité sociale.

« Le règlement modèle est établi, après avis de la section du contrôle médical du comité technique d'action sanitaire et sociale, par arrêté conjoint du ministre du travail et de la sécurité sociale et du ministre de la santé publique et de la population.

« Il fixe notamment dans le cadre des dispositions du présent décret les conditions d'affectation des médecins conseils et chirurgiens dentistes conseils, les modalités suivant lesquelles ils sont soumis à l'autorité du médecin conseil régional et les règles qui doivent assurer le respect du secret professionnel et détermine d'une manière générale les rapports respectifs des conseils d'administration des caisses, des médecins et chirurgiens dentistes conseils et du personnel de secrétariat médical.

« Celles des dispositions du règlement modèle qui ont un caractère obligatoire sont applicables dès sa publication ».

Art. 5. — Le dernier alinéa de l'article 23 du décret du 29 décembre 1945 est modifié comme suit:

« Les dispositions du présent décret ne font pas obstacle à l'application des dispositions de l'article 30 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée ».

Art. 6. — L'article 25 du décret du 29 décembre 1945 susvisé est modifié comme suit:

« Sauf dans les départements où des dispositions contraires ont été arrêtées conformément aux dispositions de l'article 87 de l'ordonnance du 19 octobre 1945, les assurés bénéficiaires des lois d'aide sociale sont soumis au contrôle médical des caisses primaires de sécurité sociale au même titre que les autres assurés. La déclaration de l'état de maladie doit être adressée par le praticien traitant à la mairie de la résidence de l'assuré bénéficiaire de l'aide sociale, pour être transmise à la caisse primaire de sécurité sociale ou à la direction départementale de la population et de l'aide sociale selon les modalités fixées dans chaque département, d'accord entre les services intéressés et les syndicats de praticiens.

« En cas d'interruption de travail, les assurés bénéficiaires de l'aide sociale sont tenus à l'accomplissement des mêmes formalités que les autres assurés.

« Les caisses de sécurité sociale et les directions départementales de la population et de l'aide sociale doivent se tenir réciproquement au courant des abus constatés ».

Art. 7. — L'article 27 du décret du 29 décembre 1945 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes:

« Les dispositions de l'article 99 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 susvisée, modifiée par l'article 28 du décret du 29 mai 1955, sont également applicables en matière de soins dentaires et de délivrance des appareils de prothèse dentaire ».

Art. 8. — Il est ajouté au décret du 29 décembre 1945 modifié un article 27 *bis* ainsi conçu:

« Sans préjudice des dispositions du quatrième alinéa de l'article 72 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée, les titulaires d'une pension ou rente vieillesse qui n'effectuent aucun travail salarié ont droit et ouvrent droit aux prestations en nature de l'assurance maladie, pendant une période maximum de six mois pour une même affection postérieurement à la date d'entrée en jouissance de la pension ou rente vieillesse, sans qu'il y ait lieu de rechercher si ladite affection a déjà été indemnisée alors qu'ils avaient encore la qualité de salariés ou assimilés.

« Le règlement intérieur modèle des caisses primaires de sécurité sociale prévu à l'article 98 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 détermine les conditions dans lesquelles est calculée la période maximum de six mois de soins prévue à l'alinéa précédent ».

Art. 9. — L'article 28 du décret du 29 décembre 1945 est modifié comme suit:

« Le délai de trois ans prévu aux deux derniers alinéas de l'article 26 de l'ordonnance du 19 octobre 1945, modifié et complété par le décret du 20 mai 1955, est calculé de date à date.

« Toutefois, pour les maladies ayant donné lieu à l'application de la procédure prévue à l'article 30 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifié par le décret du 20 mai 1955, ce délai est calculé de date à date pour chaque maladie ».

Art. 10. — L'article 30 du décret du 29 décembre 1945 susvisé est abrogé.

Art. 11. — A l'article 32 du décret du 29 décembre 1945 susvisé modifié, les termes « longue maladie » sont supprimés.

Art. 12. — A l'article 33 du décret du 29 décembre 1945 susvisé modifié par le décret n° 55-741 du 27 mai 1955, les termes « et de l'allocation mensuelle en cas de longue maladie » sont supprimés.

Art. 13. — Le chapitre IV du titre II du décret du 29 décembre 1945 susvisé est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes:

« Chapitre IV. — Affections de longue durée et traitements et thérapeutiques particulièrement onéreux.

« *Art.* 37. — Sont considérées comme affections de longue durée en vue de l'application des articles 24 et 30 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée par le décret susvisé: la tuberculose, les maladies mentales, les affections cancéreuses et la poliomyélite.

« En ce qui concerne les assurés eux-mêmes, la réduction ou la suppression de la participation prévue à l'article 24 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 ne peut intervenir, lorsqu'ils sont atteints des maladies susvisées, que pendant les périodes où elles entraînent un arrêt de travail.

« Toutefois, le règlement intérieur modèle des caisses primaires de sécurité sociale prévu à l'article 98 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 susvisée fixera les conditions dans lesquelles les caisses de sécurité sociale pourront prévoir, au titre des prestations supplémentaires et après enquête sociale, l'exonération ou la réduction de ladite participation, compte tenu de la situation sociale ou de famille de l'assuré.

« *Art.* 38. — Un arrêté interministériel déterminera les conditions d'application de l'article 24 (2°), de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée, en ce qui concerne les traitements ou thérapeutiques particulièrement onéreux.

« *Art.* 39. — Tout assuré ou ayant droit visé à l'article 23 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 doit, s'il le demande, faire l'objet de l'examen spécial prévu à l'article 30 de l'ordonnance susvisée modifiée.

« Si aucune demande n'a été faite par l'assuré ou l'ayant droit la caisse primaire de sécurité sociale doit, si l'intéressé est présumé atteint d'une affection de longue durée, ou en cas d'interruption de travail ou de soins continus supérieurs à six mois, inviter le médecin conseil à prendre toutes dispositions utiles en vue de faire procéder à cet examen.

« Le règlement intérieur modèle des caisses primaires de sécurité sociale prévu à l'article 98 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 fixe les conditions dans lesquelles doit intervenir l'examen périodique prévu à l'article 30 de l'ordonnance susvisée modifiée.

« *Art.* 40. — La décision statuant sur la suppression ou la réduction de la participation de l'assuré ainsi que la décision intervenant en application de l'article 30 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée est prise par le conseil d'administration de la caisse ou par le comité ayant reçu délégation à cet effet. Ce comité est composé d'administrateurs soit de la caisse, soit d'une des sections de la caisse. Ceux-ci doivent être au moins au nombre de trois.

« La décision est notifiée à l'assuré. Cette notification a lieu par lettre recommandée avec demande d'avis de réception toutes les fois qu'il s'agit d'une décision de refus de suppression ou de refus de réduction de la participation de l'assuré, de suspension, de réduction ou de suppression du service des prestations.

« Lorsque la décision est prise en application de l'article 30 susvisé de l'ordonnance du 19 octobre 1945, une copie en est adressée au médecin traitant.

« Dans le cas où le bénéfice de la suppression ou de la réduction de la participation prévue à l'article 24 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 est demandé par l'assuré, la caisse est tenue de répondre dans le délai d'un mois à compter de la date de réception de la demande. Le défaut de réponse dans ce délai vaut décision de rejet et ouvre droit au recours de l'assuré.

« *Art.* 41. — Un arrêté du ministre du travail et de la sécurité sociale et du ministre chargé des affaires économiques fixera le montant minimum de l'indemnité journalière. Ce minimum ne sera applicable que lorsque l'interruption de travail se prolonge d'une manière continue au delà du sixième mois.

Art. 14. — Le paragraphe 2 de l'article 46 du décret du 29 décembre 1945 est modifié comme suit:

« § 2. — Le taux des indemnités journalières de repos et des allocations prévues à l'article 48 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 ne peut en aucun cas être inférieur à un minimum fixé par arrêté du ministre du travail et de la sécurité sociale et du ministre chargé des affaires économiques ».

Art. 15. — A l'article 48 du décret du 29 décembre 1945 susvisé, les termes « ou la femme de l'assuré ou l'ayant droit visé à l'article 23, (2°), de l'ordonnance du 19 octobre 1945 », sont remplacés par « l'ayant droit visé à l'article 23 (1° et 2°) de l'ordonnance du 19 octobre 1945 ».

Art. 16. — L'article 49 du décret du 29 décembre 1945 est modifié comme suit:

« En cas de grossesse pathologique ou de suites de couches pathologiques, les prestations en nature et en espèces de l'assurance maladie sont servies à compter de la constatation médicale de l'état morbide dans les conditions prévues aux chapitre 2 et 10 du titre II de l'ordonnance du 19 octobre 1945, et sous les réserves ci-après:

« *a*) Si l'état morbide est constaté avant la période de six semaines précédant l'accouchement, il y a lieu d'appliquer le délai de carence visé à l'article 26 de cette ordonnance;

« *b*) Si l'état morbide est constaté pendant la période légale de repos, il n'y a pas lieu de faire état du délai de carence;

« *c*) Si l'état morbide, consécutif à l'accouchement, se déclare après la période légale de repos, et si l'assuré n'a pas repris le travail, les indemnités journalières calculées sur la même base que les indemnités de repos sont servies sans qu'il y ait lieu de faire état du délai de carence.

« En cas de suites de couches pathologiques, le délai de trois ans prévu à l'article 26 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée commence à courir à compter de la date de l'accouchement ».

Art. 17. — A l'article 53 du décret du 29 décembre 1945, les termes « longue maladie » sont supprimés.

Au même article, les termes « article 33 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 » sont supprimés et remplacés par: « article 30 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée ».

Art. 18. — A l'article 54 (§ 1er) du décret du 29 décembre 1945 susvisé, les termes « des assurances maladie ou de longue maladie » sont remplacés par les termes « de l'assurance maladie ».

Art. 19. — A l'article 56 du décret du 29 décembre 1945 modifié, les termes « ou de longue maladie » sont supprimés.

Art. 20. — Le paragraphe 1er de l'article 67 du décret du 29 décembre 1945 modifié est abrogé.

Au paragraphe 2 du même article, les termes « de longue maladie » sont supprimés.

Art. 21. — A l'article 69 du décret du 29 décembre 1945, les termes « des dispositions sur les assurances maladie et longue maladie » sont remplacés par les termes « des dispositions sur l'assurance maladie ».

Art. 22. — L'article 77 (§ 1er) du décret du 29 décembre 1945 est modifié comme suit:

« § 1er. — Pour l'application des articles 73 et 74 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée, les conditions requises par l'article 79 (§ 1er) de l'ordonnance susvisée doivent être remplies à la date du décès.

« Les titulaires d'une pension de vieillesse sont considérés comme ayant la qualité d'assuré ouvrant droit au capital décès, tant qu'ils remplissent les conditions prévues à l'article 79 (§ 1er) précité ».

Art. 23. — L'intitulé du chapitre X du décret du 29 décembre 1945 est modifié comme suit:

« Dispositions communes à la maladie et à la maternité ».

Art. 24. — L'intitulé du chapitre X *bis* du décret du 29 décembre 1945 est modifié comme suit:

« Dispositions communes à la maladie et à l'invalidité ».

Art. 25. — L'article 85 (§ 3) du décret du 29 décembre 1945 est modifié comme suit:

« L'assuré ou, en ce qui concerne l'assurance décès, les ayants droit de l'assuré, peuvent déléguer un tiers pour l'encaissement des prestations.

« Cette délégation n'est valable que pour les prestations dont le versement est demandé au cours du trimestre civil pendant lequel elle a été établie par l'assuré; en ce qui concerne le capital décès, elle ne peut porter que sur une somme ne dépassant pas le vingt-quatrième du montant maximum de la rémunération annuelle retenue pour le calcul des cotisations de sécurité sociale en vertu de l'article 31 de l'ordonnance du 4 octobre 1945 modifié.

« La délégation ne fait pas obstacle au droit de la caisse de surseoir au payement pour procéder aux vérifications nécessaires et de payer les prestations par la poste.

« Un employé d'une caisse ne peut être délégué par l'assuré pour l'encaissement de prestations que s'il a été spécialement accrédité à cet effet par le conseil d'administration de la caisse ».

Art. 26. — A l'article 85 *a* du décret du 29 décembre 1945, les termes « les assurés sociaux bénéficiaires de l'assurance longue maladie » sont remplacés par les termes « les assurés sociaux bénéficiaires de l'assurance maladie ».

Art. 27. — L'article 85 *e* du décret du 29 décembre 1945 est modifié comme suit:

« Le bénéfice de la rééducation est accordé par la caisse primaire soit sur son initiative ou sur celle de la caisse régionale de sécurité sociale, soit sur la demande de l'assuré, au vu des résultats d'un examen psychotechnique préalable organisé et contrôlé par ladite caisse primaire.

« La caisse précise, dans sa décision, s'il y a lieu ou non d'autoriser le placement de l'assuré chez un employeur en vue de sa rééducation ».

Art. 28. — A l'article 85 *g*, les termes « en ce qui concerne les bénéficiaires de l'assurance de la longue maladie » sont remplacés par les termes « en ce qui concerne les bénéficiaires de l'assurance maladie ».

Art. 29. — L'article 96 du décret du 29 décembre 1945 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes:

« § 1er. — Les conditions d'ouverture du droit prévues à l'article 79 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée en ce qui concerne les prestations en nature sont appréciées à la date du premier acte médical figurant sur chaque feuille de soins.

« Les conditions d'ouverture du droit prévues aux articles 79 et 80 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée, en ce qui concerne les prestations en espèces, sont appréciées en cas d'interruption de travail continu au premier jour de cette interruption.

« § 2. — Pour l'application des articles 79 et 80 de l'ordonnance susvisée, est considérée comme équivalant à six heures de travail salarié toute journée indemnisée au titre de la maladie, de la maternité ou de l'invalidité ainsi que toute journée d'incapacité temporaire donnant lieu au versement des indemnités journalières au titre de la législation sur les accidents du travail.

« Pour le service des prestations en nature des assurances maladie et maternité, est également considérée comme équivalant à six heures de travail salarié toute journée de stage effectuée dans un établissement de rééducation visé à l'article 92 du décret n° 46/2959 du 31 décembre 1946 portant règlement d'administration publique par le titulaire d'une rente allouée en vertu de la législation sur les accidents du travail, quel que soit le taux de l'incapacité à laquelle cette rente correspond.

« § 3. — En ce qui concerne les assurés appartenant aux professions à caractère saisonnier ou discontinu, dont la liste sera fixée par arrêté du ministre du travail et de la sécurité sociale, la période de référence au cours de laquelle il doit être justifié des conditions de travail salarié ou assimilé correspond aux douze mois précédant la date à laquelle est survenu le fait ouvrant droit aux prestations ».

Art. 30. — L'article 97 (§ 1er) du décret du 29 décembre 1945, est complété comme suit:

« Un arrêté du ministre du travail et de la sécurité sociale fixe les modalités selon lesquelles l'assuré qui demande le bénéfice des prestations doit justifier qu'à la date à laquelle est survenu le fait ouvrant droit aux prestations il avait la qualité de salarié ou assimilé au sens de la législation sur les assurances sociales.

« Sont réputés conserver la qualité d'ayants droit les enfants qui remplissant les conditions d'âge requises par l'article 23, 2°, alinéas 3 et 4, de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée, ont dû interrompre leur apprentissage ou leurs études en raison de leur état de santé ».

Art. 31. — Il est ajouté au décret du 29 décembre 1945 modifié un article 97 *bis* ainsi conçu:

« § 1er. — Les caisses de sécurité sociale pourront, après avis favorable du contrôle médical, procéder au remboursement forfaitaire des soins dispensés hors de France aux assurés sociaux et aux membres de leur famille qui sont tombés malades inopinément, sans que celui-ci puisse excéder le montant du remboursement qui aurait été alloué si les intéressés avaient reçu les soins en France.

« § 2. — Lorsque des malades assurés sociaux ou ayants droit d'assurés sociaux ne pourront recevoir en France les soins appropriés à leur état, les conventions intervenant entre les organismes qualifiés français d'une part, et certains établissements de soins à l'étranger d'autre part, pourront, après autorisation conjointe du ministre du travail et de la sécurité sociale et du ministre de la santé publique et de la population, prévoir les conditions de séjour des intéressés dans lesdits établissements, ainsi que les modalités de remboursement des soins dispensés.

« § 3. — Indépendamment des cas prévus au paragraphe 2 ci-dessus, les caisses de sécurité sociale pourront, à titre exceptionnel, et après avis favorable du contrôle médical, procéder au remboursement forfaitaire des soins dispensés en dehors de la France à un assuré social ou ayant droit d'assuré social, lorsque celui-ci aura établi qu'il ne pouvait recevoir, sur le territoire français, les soins appropriés à son état ».

Art. 32. — A l'article 113, 1er alinéa, les termes « prestations des assurances maladie ou longue maladie » sont remplacés par les termes « prestations de l'assurance maladie ».

Art. 33. — L'alinéa 2 de l'article 114 du décret du 29 décembre 1945 est abrogé.

Dispositions transitoires.

Art. 34. — L'assuré ou l'ayant droit qui, à la date du 30 juin 1955, bénéficiait, pour une affection déterminée, des prestations de l'assurance maladie ou longue maladie pourra continuer à bénéficier desdites prestations pour cette affection, dans les conditions prévues antérieurement à la date d'application du présent texte, jusqu'à l'expiration des délais de six mois et de trois ans qui étaient prévus aux articles 26, 34 et 37 de l'ordonnance du 19 octobre 1945, s'il ne peut justifier des conditions d'ouverture du droit exigées par les articles 79 et 80 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée par le décret du 20 mai 1955.

Art. 35. — Jusqu'à la publication du décret portant règlement d'administration publique modifiant le titre III du décret du 29 décembre 1945, les assurés volontaires et leurs ayants droit pourront bénéficier des prestations de l'assurance de longue maladie dans les conditions fixées par l'ordonnance du 19 octobre 1945 et par le décret du 29 décembre 1945 antérieurement à leur modification respectivement par le décret du 20 mai 1955 et par le présent règlement d'administration publique.

Art. 36. — Le ministre des finances et des affaires économiques, le ministre du travail et de la sécurité sociale, le ministre de la santé publique et de la population et le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, dont les dispositions entreront en vigueur le 1er juillet 1955.

Fait à Paris, le 27 juin 1955.

EDGAR FAURE

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre du travail et de la sécurité sociale,
PAUL BACON.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
PIERRE PFLIMLIN.

Le ministre de la santé publique et de la population,
BERNARD LAFAY.

Le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,
GILBERT-JULES.

Conditions dans lesquelles est supprimée la participation des assurés aux frais médicaux, pharmaceutiques, d'hospitalisation et de cure.

Le ministre du travail et de la sécurité sociale, le ministre de la santé publique et de la population, le ministre des finances et des affaires économiques et le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,

Vu l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée fixant le régime des assurances sociales applicable aux assurés des professions non agricoles, et notamment l'article 24;

Vu le décret du 29 décembre 1945 modifié portant règlement d'administration publique pour l'application de l'ordonnance du 19 octobre 1945 susvisée, et notamment les articles 37 et 38;

Vu l'arrêté du 29 octobre 1945 modifié portant publication de la nomenclature générale des actes professionnels;

Vu l'arrêté du 30 décembre 1949 instituant un tarif interministériel pour le règlement de certaines prestations sanitaires;

Sur le rapport du directeur général de la sécurité sociale,

Arrêtent:

Art. 1er. — § 1er. — La participation de l'assuré prévue à l'article 24, 1er alinéa, de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée est supprimée à l'occasion de tout acte ou série d'actes affectée à la nomenclature générale des actes professionnels d'un coefficient global égal ou supérieur à 50.

Toutefois, cette participation est supprimée à l'occasion d'un traitement roentgenthérapique, curiethérapique, ou par les isotopes radio-actifs, à la condition que le nombre des séances, d'un coefficient total au moins égal à 50, ait fait l'objet d'un accord préalable entre le médecin électro-radiologiste et le médecin-conseil de la caisse.

Les dispositions du premier alinéa du présent article ne sont pas applicables en ce qui concerne les actes figurant à l'article 40 (1°), « Prothèse dentaire » du chapitre IX de la nomenclature précitée.

§ 2. — La participation de l'assuré est également supprimée pour les frais engagés à l'occasion des soins dispensés aux enfants prématurés élevés en couveuse.

§ 3. — Les assurés sociaux sont dispensés de la participation prévue à l'article 24 précité pour les frais engagés pour eux-mêmes, ou leurs ayants droit, à l'occasion:

De la fourniture du sang humain, du plasma ou de leurs dérivés;

De la fourniture du lait humain;

De l'acquisition des appareils figurant au chapitre V (objets de gros appareillage) du titre V (prothèse et orthopédie) du tarif interministériel pour le règlement de certaines prestations sanitaires.

§ 4. — Les assurés sociaux titulaires d'une pension d'invalidité ainsi que les titulaires d'une pension de vieillesse substituée à une pension d'invalidité sont dispensés pour eux-mêmes de toute participation à l'occasion des frais médicaux, pharmaceutiques, d'hospitalisation et de cure.

Art. 2. — Pour l'application de l'article 24, alinéa 2 (2°), de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée sont considérés comme traitements ou thérapeutiques particulièrement onéreux entraînant la suppression de la participation de l'assuré aux tarifs prévus aux articles 10, 11, 14, 16, 18 et 19 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée.

1° Les traitements nécessitant une hospitalisation d'une durée supérieure à trente jours, à compter du trente et unième jour d'hospitalisation;

2° Les traitements entraînant cessation de travail pendant une période continue de trois mois au moins, à compter du premier jour du quatrième mois d'interruption de travail.

Art. 3. — Le directeur général de la sécurité sociale est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 27 juin 1955.

Le ministre du travail et de la sécurité sociale,
PAUL BACON.

Le ministre des finances, et des affaires économiques,
PIERRE PFLIMLIN.

Le ministre de la santé publique et de la population,
BERNARD LAFAY.

Le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,
GILBERT-JULES.

Exonération de la participation aux frais médicaux, pharmaceutiques, d'hospitalisation et de cure, des assurés ayant obtenu le bénéfice de l'assurance de la longue maladie.

Le ministre du travail et de la sécurité sociale, le ministre de la santé publique et de la population, le ministre des finances et des affaires économiques et le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,

Vu l'ordonnance du 19 octobre 1945 fixant le régime des assurances sociales applicable aux assurés des professions non agricoles et notamment les articles 24 et 30;

Vu le décret du 29 décembre 1945 modifié portant règlement d'administration publique pour l'application de l'ordonnance du 19 octobre 1945 susvisée, et notamment les articles 37 et 38;

Sur le rapport du directeur général de la sécurité sociale,

Arrêtent:

Art. 1er. — A titre transitoire, les assurés sociaux ou ayants droit ayant obtenu le bénéfice de l'assurance de la longue maladie en application de l'article 80 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 antérieurement à sa modification par le décret du 20 mai 1955 et qui ne remplissent pas les conditions requises par l'article 24, deuxième alinéa (2°) de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée et les articles 37 et 38 du décret du 29 décembre 1945 modifié, conservent néanmoins le bénéfice de l'exonération de la participation prévue à l'article 24, premier alinéa de l'ordonnance susvisée, jusqu'à la fin de la période pour laquelle les prestations de la longue maladie leur ont été accordées, pour l'affection ayant donné lieu à l'attribution desdites prestations.

Art. 2. — Le directeur général de la sécurité sociale est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 27 juin 1955.

Le ministre du travail et de la sécurité sociale,
PAUL BACON.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
PIERRE PFLIMLIN.

Le ministre de la santé publique et de la population,
BERNARD LAFAY.

Le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,
GILBERT-JULES.

Conseil d'administration de la caisse nationale de sécurité sociale.

Par arrêté du ministre du travail et de la sécurité sociale en date du 14 juin 1955, ont été nommés membres du conseil d'administration de la caisse nationale de sécurité sociale, en qualité de représentants élus des caisses d'allocations familiales:

MM. Bas, Giribone, Duvivier, comme représentants des travailleurs;

M. Fredenucci, comme représentant des travailleurs indépendants;

MM. Aubry, Motte, comme représentants des employeurs.

Désignation de médiateurs en application de l'article 8 du décret du 11 juin 1955.

Le ministre du travail et de la sécurité sociale,

Vu le décret n° 55-478 du 5 mai 1955 tendant à favoriser la conclusion des conventions collectives et des accords en matière de salaires;

Vu le décret n° 55-784 du 11 juin 1955 portant règlement d'administration publique pour l'application du décret du 5 mai 1955, et notamment son article 8 (alinéas 2 et 3);

Vu les avis émis par les organisations syndicales les plus représentatives d'employeurs et de travailleurs,

Arrête:

Art. 1er. — La liste de médiateurs prévue au troisième alinéa de l'article 8 du décret du 11 juin 1955 est composée comme suit:

MM.
Barjot, maître des requêtes au conseil d'Etat.
Blondel, conseiller d'Etat.
Bossuat, conseiller maître à la cour des comptes.
Bru, conseiller honoraire à la cour de cassation.
Burnod, conseiller maître à la cour des comptes.
Byé, membre du conseil économique.
Gaujolle, membre du Conseil économique.
Chaillé, inspecteur général du travail.
Chevry, inspecteur général de l'I. N. S. E. E.
Debeyre, doyen de la faculté de droit de Lille.
Dumontier, membre du Conseil économique.
Farat, conseiller d'Etat.
Frappart, conseiller référendaire à la cour des comptes.
Guillon, conseiller d'Etat honoraire.
Lacoste, conseiller honoraire à la cour de cassation.
Laroque, conseiller d'Etat.
Le Benaff, membre du Conseil économique.
Maspetiol, conseiller d'Etat.
Juliot de La Morandière, doyen honoraire de la faculté de droit de Paris.
Stéfanini, conseiller honoraire à la cour de cassation.

Art. 2. — Le directeur du travail au ministère du travail et de la sécurité sociale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 juin 1955.

PAUL BACON.

MINISTERE DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES

Décret n° 55-841 du 24 juin 1955 modifiant le décret n° 45-062 du 8 décembre 1945 fixant les taux et conditions d'attribution des indemnités allouées au personnel des services extérieurs des postes, télégraphes et téléphones à des titres divers.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des postes, télégraphes et téléphones, du ministre des finances et des affaires économiques, du secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques et du secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,

Vu l'ordonnance du 6 janvier 1945 portant réforme des traitements des fonctionnaires de l'Etat et aménagement des pensions civiles et militaires;

Vu le décret n° 45-062 du 8 décembre 1945 fixant les taux et conditions d'attribution des indemnités allouées au personnel des services extérieurs des postes, télégraphes et téléphones à des titres divers et les textes modificatifs subséquents, notamment les décrets n° 49-182 du 9 février 1949 et n° 51-1011 du 7 août 1951;

Le conseil des ministres entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Les tableaux nos II et IV figurant à l'article 1er du décret n° 45-062 du 8 décembre 1945 sont à nouveau modifiés comme suit:

TABLEAU II. — *Primes destinées à tenir compte de la valeur des services rendus.*

GRADES OU FONCTIONS	TAUX de l'indemnité.	OBSERVATIONS
. . . . .	. . . . .	. . . . .
Ouvriers dits « gabiers » chargés de la vérification périodique de la suspension des antennes de T. S. F.	Sans changement.	
Personnel chargé de la conduite et de l'entretien des stations émettrices de T. S. F. et des stations hertziennes.	18 F par demi-journée de travail effectif.	
. . . . .	. . . . .	. . . . .

TABLEAU IV. — *Indemnités attribuées en atténuation des dépenses.*

GRADES OU FONCTIONS	NATURE DE L'INDEMNITÉ	TAUX de l'indemnité.
Personnel de la distribution faisant usage du ski pour l'exécution du service.	Indemnité de première mise pour l'achat de skis.	5.000 F.
	Indemnité annuelle d'entretien des skis.	700 F.
Agents de surveillance des télégraphes exerçant un service de surveillance à l'extérieur des bureaux.	Frais d'habillement...	Sans changement.

Art. 2. — Le ministre des finances et des affaires économiques, le ministre des postes, télégraphes et téléphones, le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques et le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et aura effet à compter du 1er janvier 1955.

Fait à Paris, le 24 juin 1955.

EDGAR FAURE.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des postes, télégraphes et téléphones,
ÉDOUARD BONNEFOUS.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
PIERRE PFLIMLIN.

Le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,
GILBERT-JULES.

Le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,
JEAN MÉDECIN.

Décret n° 55-842 du 25 juin 1955 concernant le prix de vente des roulettes de timbres-poste.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des postes, télégraphes et téléphones, du ministre des finances et des affaires économiques et du secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,

Vu l'article 212 du code des postes, télégraphes et téléphones;

Vu le décret du 30 septembre 1937 relatif au prix de vente de certaines figurines postales (art. 3),

Décrète:

Art. 1er. — Les roulettes de timbres-poste sont vendues moyennant le payement en sus de la valeur des figurines d'une taxe additionnelle de 200 F par roulette.

Art. 2. — Le ministre des postes, télégraphes et téléphones, le ministre des finances et des affaires économiques et le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent decret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 juin 1955.

EDGAR FAURE.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des postes, télégraphes et téléphones,
ÉDOUARD BONNEFOUS.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
PIERRE PFLIMLIN.

Le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,
GILBERT-JULES.

INFORMATIONS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLEE NATIONALE

Ordre du jour du mardi 28 juin 1955.

A neuf heures trente. — 1re SÉANCE PUBLIQUE

1. — Vote de la proposition de loi (n° 10009) de M. de Sesmaisons et plusieurs de ses collègues tendant à supprimer le droit de préemption des professionnels de l'agriculture. (Rapport adopté à la majorité absolue des membres composant la commission.) (Nos 10294-10907. — M. de Sesmaisons, rapporteur.) (Sous réserve qu'il n'y ait pas débat.)

2. — Suite de la discussion: I. du projet de loi (n° 10635) relatif à la formation professionnelle et à la vulgarisation agricole; II. des propositions de loi: 1° de M. Lucien Lambert et plusieurs de ses collègues (n° 2739) tendant à assurer la création et le fonctionnement de centres d'apprentissage agricole primaires; 2° de M. Charpentier et plusieurs de ses collègues (n° 5150 rectifié) relative au statut de l'apprentissage professionnel et ménager agricole; 3° de M. Saint-Cyr et plusieurs de ses collègues (n° 5666) tendant à la réorganisation de l'enseignement agricole du premier degré et à la vulgarisation du progrès technique dans l'agriculture; 4° de M. Rincent et plusieurs de ses collègues (n° 7638) tendant à organiser, d'une part, l'enseignement du premier degré postscolaire agricole et ménager agricole, d'autre part, la vulgarisation des connaissances agricoles; 5° de M. Deshors et plusieurs de ses collègues (n° 8009) tendant à l'organisation du statut de l'apprentissage professionnel et ménager agricole. (Nos 8610-10458-11024. — M. Boscary-Monsservin, rapporteur.)

A quinze heures. — 2e SÉANCE PUBLIQUE

1. — Dans les salles voisines de la salle des séances, scrutins:

1° Pour l'élection des trois conseillers de la République appelés à représenter les citoyens français résidant au Maroc;

2° Pour l'élection des trois conseillers de la République appelés à représenter les citoyens français résidant à l'étranger.

2. — Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures. — 3e SÉANCE PUBLIQUE

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

Liste des projets, propositions ou rapports mis en distribution le mardi 28 juin 1955.

N° 10760. — Proposition de loi de Mme Francine Lefebvre tendant à autoriser la réquisition des boutiques et locaux commerciaux inoccupés dans les conditions prévues par l'article 4 de la loi du 15 juillet 1954 (renvoyée à la commission de la justice).

N° 10897. — Rapport de M. Nenon, au nom de la commission de l'intérieur sur les propositions de loi tendant à étendre aux agents des services publics concédés le bénéfice de la loi du 7 février 1953 relative à la réparation des préjudices de carrière.

N° 10899. — Rapport de M. Nenon, au nom de la commission de l'intérieur, sur la proposition de loi tendant à la revalorisation de la médaille de vermeil et de la médaille d'or accordée aux agents communaux.

N° 10922 (1). — Proposition de résolution de M. André Mutter tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes dispositions utiles pour venir efficacement en aide aux vignerons victimes des gelées qui se sont produites les 20 et 21 mai 1955 dans le département de l'Aube (renvoyée à la commission des finances).

N° 10933. — Projet de loi portant ratification du décret du 10 juin 1955 rétablissant le droit de douane d'importation applicable au café vert en fèves et pellicules (renvoyé à la commission des affaires économiques).

N° 10934. — Projet de loi portant ratification du décret du 11 juin 1955 modifiant le tarif des droits de douane d'importation en ce qui concerne le thé (n° 82 du tarif des droits de douane d'importation) (renvoyé à la commission des affaires économiques).

N° 10935. — Projet de loi portant ratification du décret du 11 juin 1955 qui porte rejet partiel des demandes de dérogation au tarif douanier métropolitain applicable dans le département de la Guadeloupe et de modifications du tarif douanier spécial à ce département (renvoyé à la commission des affaires économiques).

N° 10938. — Deuxième rapport supplémentaire de M. Tanguy Prigent au nom de la commission de l'agriculture, sur la proposition de loi réglementant l'intervention des fonctionnaires du génie rural dans les affaires intéressant les collectivités locales et divers organismes.

N° 10951. — Proposition de résolution de M. Jean-Michel Flandin tendant à inviter le Gouvernement à négocier immédiatement et à conclure un pacte franco-tunisien de coopération, complétant les conventions franco-tunisiennes ainsi qu'à soumettre avant la fin de la présente session parlementaire ce pacte de coopération à la ratification du Parlement, concurremment avec ces conventions (renvoyée à la commission des affaires étrangères).

N° 10975 (1). — Proposition de résolution de M. Charles Lussy tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux cultivateurs sinistrés de Vaucluse (renvoyée à la commission des finances).

N° 10994 (1). — Avis transmis par M. le président de l'Assemblée de l'Union française sur la proposition de loi portant création d'une académie nationale des sciences sociales.

N° 11024. — Rapport supplémentaire de M. Boscary-Monsservin, au nom de la commission de l'agriculture, sur le projet de loi et les propositions de loi relatifs à l'enseignement professionnel agricole.

(1) Tirage restreint.

Convocations de commissions.

La commission de l'intérieur se réunira le jeudi 30 juin 1955, à neuf heures quarante-cinq (local de la commission n° 207):

I. — Nomination d'un rapporteur pour la pétition n° 237.

II. — Nomination de rapporteurs pour:

La proposition de loi (n° 10741) de M. Badie (dégagement des cadres des fonctionnaires);

La proposition de loi (n° 10799) de M. Schmittlein (taxe de stationnement pour les voitures);

La proposition de loi (n° 10835) de M. Mouton (titularisation de certains agents non titulaires);

La proposition de résolution (n° 10852) de M. Golvan (classement des communes);

La proposition de loi (n° 10858) de M. Dorey (application du statut de la fonction publique en ce qui concerne les traitements et les pensions);

La proposition de loi (n° 10916) de M. Rabier (extension à l'Algérie de la loi du 3 avril 1955 relative au sursis à certaines expulsions);

La proposition de loi (n° 10951) de M. Gaumont (organisation du département de la Guyane);

Le projet de loi (n° 10960) (intégration des fonctionnaires des cadres tunisiens).

III. — Examen des déclarations du ministre de l'intérieur et de la situation en Algérie.

IV. — Suite du rapport de M. Guthmuller sur les propositions de loi (nos 9804 et 8176) de M. Gozard et de M. Paumelle, sénateur (modification de l'article 80 de la loi du 5 avril 1884 sur l'organisation municipale).

V. — Rapports de M. Provo sur ses propositions de loi:

(N° 10591) (caisse de retraites pour les maires);

(N° 10592) (sécurité sociale pour les maires).

VI. — Rapport de M. Gilbert Cartier sur la proposition de loi (n° 7650) de M. Villard (ouverture du droit à pension des sapeurs-pompiers).

VII. — Rapport supplémentaire de M. Nénon sur le projet et les propositions de loi relatifs au statut général du personnel des communes.

VIII. — Rapports de M. Marcel Ribère sur:

Le projet de loi (n° 9348) (extension à l'Algérie de certaines mesures concernant la reconstruction);

Les propositions de loi (nos 9607 et 9954) de Mme de Lipkowski et de M. Mora (assistance médicale gratuite en Algérie);

Le projet de loi (n° 10621) (extension à l'Algérie de diverses dispositions législatives);

La proposition de loi (n° 9009) de M. Cayeux (application à l'Algérie de l'ordonnance du 3 mars 1945 sur les associations familiales).

IX. — Questions diverses.

La commission des pensions se réunira le jeudi 30 juin 1955, à dix heures (local de la commission n° 266):

I. — Nomination de rapporteurs pour:

La proposition de loi (n° 10706) de M. Billotte tendant à modifier les dispositions de l'article 4 de la loi du 22 août 1950 établissant le statut du réfractaire;

La proposition de loi (n° 10890) de M. Capdeville tendant à modifier les dispositions de l'article 4 de la loi du 22 août 1950 établissant le statut du réfractaire;

La proposition de loi (n° 10650) de M. Pierre de Gaulle tendant à accorder aux sapeurs-pompiers de Paris de la guerre 1914-1918 la carte du combattant;

La proposition de loi (n° 10777) de M. Monin tendant à accorder une promotion supplémentaire dans la Légion d'honneur à certains grands mutilés de guerre au taux de 100 p. 100;

Le projet de loi (n° 10945) relatif au transfert et à la restitution aux familles des corps de certaines victimes civiles décédées en Indochine.

II. — Rapport de M. Vincent Badie sur sa proposition de loi (n° 4623) tendant à fixer les droits à pension de la femme divorcée dans le régime général des retraites.

III. — Rapport de M. Pradeau sur la proposition de loi (n° 10419) de M. Darou relative à l'attribution d'un contingent exceptionnel de décorations en faveur des aveugles de la Résistance.

Rectification

au compte rendu in extenso *de la séance du 22 juin 1955.*

(*Journal officiel* du 23 juin 1955.)

Dans le scrutin (n° 3052) sur le renvoi à la suite de l'interpellation de M. Tourtaud sur les abattements de zone de salaires, MM. Nisse et Gaubert, portés comme ayant voté « pour », déclarent avoir voulu voter « contre ».

Rectification

au compte rendu in extenso *de la séance du 23 juin 1955.*

(*Journal officiel* du 24 juin 1955.)

Dans le scrutin (n° 3054) sur le passage à la discussion des articles du projet relatif à l'organisation de la défense nationale, M. de Monsabert, porté comme ayant voté « contre », déclare avoir voulu voter « pour ».

CONSEIL DE LA REPUBLIQUE

Ordre du jour du mardi 28 juin 1955.

A quinze heures. — SÉANCE PUBLIQUE

1. — Réponses des ministres aux questions orales suivantes:

I. — M. Bordeneuve signale à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme les graves dommages qui ont été causés aux digues et aux ouvrages de protection lors des récentes inondations de la Garonne; il appelle son attention sur les dangers auxquels seraient exposées les populations riveraines si une nouvelle crue venait à se produire, et lui demande: 1° quelles mesures il compte prendre pour faire colmater dans les plus courts délais les brèches ouvertes dans les digues; 2° s'il n'estime pas nécessaire de faire consolider et élever au-dessus du *plenissimum flumen* les ouvrages qui doivent assurer d'une manière efficace la protection d'une population soumise périodiquement à la ruine et à la désolation. (N° 605.)

II. — M. Edmond Michelet attire à nouveau l'attention de M. le ministre de la défense nationale et des forces armées sur le retard inconcevable apporté à l'application des dispositions de la loi n° 50-729 du 24 juin 1950 et de la loi n° 51-1124 du 26 septembre 1951 et accordant aux déportés et résistants actifs des majorations et bonifications en matière d'avancement; souligne que, depuis la réponse qui a été faite le 25 janvier, la commission consultative prévue par l'instruction ministérielle n° 123212 du 28 juillet 1953 n'a pas encore achevé l'examen des dossiers et que ce retard risque d'être gravement préjudiciable aux ayants droit; et lui demande donc, dans ces conditions, de lui fournir toutes précisions de nature à apaiser le très légitime mécontentement du personnel résistant. (N° 607.)

III. — M. Chochoy rappelle à M. le ministre de la défense nationale et des forces armées: a) que, par une question posée à son prédécesseur, le 30 novembre 1954, il avait signalé « l'émotion créée dans l'opinion par l'envoi en Afrique du Nord, pour participer aux opérations du maintien de l'ordre, de pupilles de la Nation, de soutiens de famille, de pères d'un ou de deux enfants; b) que, lors de la discussion devant le Conseil de la République, le 31 décembre 1954, du projet de loi portant ouverture de crédits provisionnels affectés aux dépenses militaires, il avait obtenu de M. le secrétaire d'Etat à la guerre, non seulement des engagements en ce qui concerne le rapatriement des militaires en cause, mais également l'assurance formelle de la libération des soutiens de famille du deuxième contingent 1953 dans le courant de février et au plus tard à la fin de ce mois; et lui demande: 1° les raisons pour lesquelles actuellement aucune mesure de rapatriement n'a été prise en faveur des soutiens de famille, pupilles de la Nation, pères de famille, envoyés en Afrique du Nord, en octobre 1954; 2° s'il envisage de tenir les engagements pris devant le Parlement relatifs à la libération anticipée des hommes du deuxième contingent 1953 servant en Afrique du Nord; 3° et, dans l'affirmative, à quelle date ces engagements seront tenus. (N° 608.)

IV. — M. Léo Hamon demande à M. le ministre de la santé publique et de la population: 1° si les dispositions nécessaires sont prises pour que le relèvement des prestations familiales figure en même temps que la revision des salaires au programme du « rendez-vous d'avril » donné par le Gouvernement à diverses organisations; 2° comment il compte assurer enfin l'attitude d'ensemble du régime des allocations familiales. (N° 612.)

V. — M. Coudé du Foresto expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que l'article 48 de la loi du 11 août 1951 dispose: « les taxes sur le chiffre d'affaires ne sont pas applicables

aux régies municipales et départementales qui présentent un caractère collectif de nature sociale, culturelle, éducative ou touristique, ainsi qu'aux régies de services publics autres que les régies de transports à moins que, dans le ressort de la collectivité locale dont elles dépendent, ces régies soient exploitées en concurrence avec des entreprises privées ayant le même objet » Une association syndicale de propriétaires, constituée sous le régime des lois des 21 juin 1865 et 22 décembre 1888, modifiées par le décret du 21 décembre 1926 (règlement d'administration publique du 18 décembre 1927), a créé un service de distribution d'eau et en a confié l'exploitation à une régie intercommunale existante fonctionnant sous le régime du décret du 28 décembre 1926. Les services départementaux des contributions indirectes estimant qu'une telle régie ne saurait bénéficier de l'exemption des taxes sur le chiffre d'affaires édictée par l'article 48 de la loi du 14 août 1954, motif pris qu'elle n'est pas régie municipale ou départementale, alors que ledit article 48 vise cependant les « régies de services publics », il lui demande de se prononcer sur cette question. (N° 614.)

2. — Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 18 *bis* et à compléter les articles 29 et 30 de la loi n° 46-2151 du 5 octobre 1946 relative à l'élection des membres de l'Assemblée nationale. (N°s 321 et 344, année 1955. — M. de Menditte, rapporteur de la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions.)

3. — Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à instituer le référé administratif et à modifier l'article 24 de la loi du 22 juillet 1889 sur la procédure à suivre devant les conseils de préfecture. (N°s 64 et 346, année 1955. — M. Marcilhacy, rapporteur de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale.)

Documents mis en distribution le mardi 28 juin 1955.

N° 337. — Proposition de résolution de M. Hassan Gouled demandant la création d'une cale de radoub à Djibouti.

N° 344 (1). — Rapport de M. de Menditte sur la proposition de loi tendant à modifier l'article 18 *bis* et à compléter les articles 29 et 30 de la loi relative à l'élection des membres de l'Assemblée nationale.

N° 346. — Rapport de M. Marcilhacy sur la proposition de loi tendant à instituer le référé administratif.

(1) NOTA. — Ce document a été mis à la disposition de Mmes et MM. les sénateurs le 27 juin 1955.

Réunions de commissions du mardi 28 juin 1955.

Commission de coordination pour l'examen des problèmes intéressant les affaires d'Indochine, à dix-sept heures. — Local n° 202.

Commission interparlementaire de simplification des formalités de frontières, à dix-sept heures. — Présidence, aile gauche.

Commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, à seize heures. — Local n° 202.

Commission des pensions, à seize heures. — Local n° 217.

Commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions, à dix-huit heures. — Local n° 221.

INFORMATIONS

RELATIVES

A L'ASSEMBLEE DE L'UNION FRANÇAISE

Ordre du jour du mardi 28 juin 1955.

A quinze heures. — SÉANCE PUBLIQUE

1. — Discussion de la demande d'avis, transmise par M. le président du conseil des ministres, sur le projet de loi portant organisation générale de la défense nationale et des forces armées. (N°s 141 et 149, année 1955. — M. de Gouyon, rapporteur.)

2. — Suite de la discussion de la proposition de résolution de M. Alfred Bour tendant à demander à l'Assemblée nationale de mettre en œuvre la procédure de la revision de la Constitution en ce qui concerne notamment le titre VIII et à inviter l'intercommission chargée de l'étude du rôle de l'Assemblée de l'Union française dans la structure de l'Union à présenter à cette Assemblée des suggestions susceptibles d'être transmises au Parlement et au Gouvernement, touchant la réforme de la structure de l'Union française elle-même. (N°s 82 et 101, année 1955. — M. Alfred Bour, rapporteur.)

Liste des projets, propositions ou rapports mis en distribution le 28 juin 1955.

N° 132 (1). — Rapport par M. Pialoux, au nom de la commission de politique générale, sur la demande d'avis (n° 20, année 1955), transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur la proposition de loi (A. N. 9254) de M. Pupat et plusieurs de ses collègues, députés, tendant à proclamer le Sahara « territoire national ».

N° 138 (1). — Demande d'avis, transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur la proposition de loi de M. Maurice Lenormand, député, tendant à appliquer en Nouvelle-Calédonie et dépendances les dispositions du titre II du code de la santé publique (n° 10538 A. N.) (renvoyée à la commission des affaires sociales).

N° 139 (1). — Demande d'avis, transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur la proposition de loi de M. Maurice Lenormand, député, tendant à compléter les dispositions réglementaires concernant les accidents du travail et les risques professionnels en Nouvelle-Calédonie et dépendances (n° 10603 A. N.) (renvoyée à la commission des affaires sociales).

N° 144. — Demande d'avis, transmise par M. le président du conseil des ministres, sur le projet de décret, présenté par M. le ministre de la France d'outre-mer, portant modification au tableau A annexé au décret du 22 août 1928 déterminant le statut de la magistrature d'outre-mer (Madagascar et Comores) (renvoyée à la commission de la législation, de la justice, des affaires administratives et domaniales).

N° 145 (1). — Demande d'avis, transmise par M. le président du conseil des ministres, sur le projet de décret, présenté par M. le ministre de la France d'outre-mer, portant modification au tableau A annexé au décret du 22 août 1928 déterminant le statut de la magistrature d'outre-mer (Afrique équatoriale française) (renvoyée à la commission de la législation, de la justice, des affaires administratives et domaniales).

N° 146. — Demande d'avis, transmise par M. le président du conseil des ministres, sur le projet de décret, présenté par M. le ministre de la France d'outre-mer, fixant la compétence de la chambre de la cour d'appel d'Abidjan détachée à Cotonou et portant modification au tableau A annexé au décret du 22 août 1928 déterminant le statut de la magistrature d'outre-mer (Afrique occidentale française) (renvoyée à la commission de la législation, de la justice, des affaires administratives et domaniales).

N° 147. — Demande d'avis, transmise par M. le président du conseil des ministres, sur le projet de décret, présenté par M. le ministre de la France d'outre-mer, portant modification au tableau A annexé au décret du 22 août 1928 déterminant le statut de la magistrature d'outre-mer (Togo) (renvoyée à la commission de la législation, de la justice, des affaires administratives et domaniales).

N° 148 (1). — Demande d'avis, transmise par M. le président du conseil des ministres, sur le projet de décret, présenté par M. le ministre de la France d'outre-mer, portant modification au tableau A annexé au décret du 22 août 1928 déterminant le statut de la magistrature d'outre-mer (Cameroun) (renvoyée à la commission de la législation, de la justice, des affaires administratives et domaniales).

N° 149 (1). — Rapport par M. de Gouyon, au nom de la commission de la défense de l'Union française, sur la demande d'avis (n° 141, année 1955), transmise par M. le président du conseil des ministres, sur le projet de loi portant organisation générale de la défense nationale et des forces armées.

NOTA (1). — Ces documents ont été mis à la disposition de Mmes et MM. les conseillers de l'Union française le lundi 27 juin 1955.

AVIS ET COMMUNICATIONS

Présidence du conseil.

Avis relatif à l'édition et à la mise en vente de publications officielles de la présidence du conseil (direction de la documentation).

La direction de la documentation, 16, rue Lord-Byron, Paris (8e), a fait paraître dans la semaine du 20 juin au 25 juin 1955 :

I. — Notes et études documentaires.

N° 2026. — Chronologie internationale du 16 au 31 mai 1955. 50 F.

N° 2036. — L'émigration chinoise dans le Sud-Est asiatique, son importance politique et économique. — 2e partie : Indonésie, Bornéo, Philippines..... 50 F.

N° 2037. — Traité portant rétablissement d'une Autriche indépendante et démocratique (Vienne, 15 mai 1955). 50 F.

N° 2038. — Echange de lettres relatives à la convention de coopération économique entre la France et la Sarre ..... 50 F.

Abonnement aux « Notes et études documentaires » : six mois, 4.000 F ; un an, 7.500 F.

II. — Articles et documents.

(Bulletin d'informations et de presse étrangère.)

N° 0222. — 1. *Problèmes d'actualité.* — Le voyage du chancelier Adenauer à Washington et à Londres.

2. *Textes du jour.* — Communiqué final sur les entretiens de New-York (17 juin 1955). — Note de M. Chou En Lai relative au traité sur la double nationalité signé avec l'Indonésie (3 juin 1955).

3. *Faits et opinions.* — Les leçons de la conférence de Bandoeng. — La défaite des communistes indiens dans l'Etat d'Andhra..... 48 F.

N° 0223. — 1. *Problèmes d'actualité.* — I. Le dixième anniversaire des Nations Unies. — II. La situation en Argentine.

2. *Textes du jour.* — Déclarations de Sir Anthony Eden à la Chambre des Communes sur les accords anglo-américains relatifs à l'énergie atomique (20 juin 1955).

3. *Faits et opinions.* — L'influence occidentale en Pologne. — L'industrie soviétique critiquée par ses travailleurs..... 48 F.

N° 0221. — 1. *Problèmes d'actualité.* — Les propositions de M. Eden et de M. Molotov en vue d'un règlement des problèmes allemands (janvier-février 1954).

2. *Textes du jour.* — Discours de M. Pinay à San Francisco le 23 juin 1955. — Discours de M. Molotov à San Francisco le 22 juin 1955. — Déclaration commune du maréchal Boulganine et de M. Nehru.

3. *Faits et opinions.* — Déclarations du général Franco au directeur de la revue américaine *U. S. News and World Report*..... 48 F.

Abonnement aux « Articles et documents » : six mois, 2.750 F ; un an, 5.000 F.

III. — Problèmes économiques.

(Sélection de presse française et étrangère.)

N° 390 du 21 juin 1955 présente, notamment : Les progrès de l'économie mondiale en 1954 et les conditions d'une expansion durable. — Les ventes à crédit en Grande-Bretagne.

Le numéro ..... 40 F.

Abonnement aux « Problèmes économiques » : six mois, 1.000 F ; un an, 1.800 F.

IV. — Documentation photographique.

Série 142. — Métiers, techniques et civilisation. — II. Le dix-neuvième siècle (douze planches héliogravure, une planche en couleurs)..... 90 F.

Série 143. — Métiers, techniques et civilisation. — III. En 1955 (douze planches héliogravure, une planche en couleurs)..... 90 F.

Série 144. — Le coquelicot et la tulipe (treize planches en couleurs) ..... 225 F.

Abonnement à la « Documentation photographique » : un an, 2.100 F.

V. — Revue du ministère de l'agriculture.

N° 101, janvier 1955, publie, notamment : L'inventaire des distributions rurales d'eau potable, situation au 1er janvier 1954 (étude accompagnée de trois cartes en couleurs).

Le numéro ..... 150 F.

Abonnement à la « Revue du ministère de l'agriculture » : un an, 1.500 F.

VI. — Bibliographie sélective des publications officielles françaises.

N° 10 du 20 mai 1955, comprenant : 1. Documents administratifs. — 2. Bulletin des sommaires.

La « Bibliographie sélective » n'est pas vendue au numéro.

Abonnement à la « Bibliographie sélective » : un an, 1.000 F.

VII. — Bulletin hebdomadaire de statistique

(Rédigé par l'institut national de la statistique et des études économiques.)

N° 373 du 25 juin 1955 publie, en variété statistique : Etat des crédits bancaires en fin de trimestre.

Le « Bulletin hebdomadaire de statistique » n'est pas vendu au numéro.

Abonnement au « Bulletin hebdomadaire de statistique » : un an, 1.200 F.

VIII. — Divers.

La Population française. — Tome I : France métropolitaine (rapport du haut comité consultatif de la population et de la famille).

Ouvrage de 306 pages, format 15 × 24, relié pleine toile..... 930 F.

IX. — Tables mensuelles.

Table de mai 1955..... 15 F.

Abonnement aux « Tables mensuelles » : un an, 150 F.

Vente au numéro et par abonnement à la direction de la documentation, 16, rue Lord-Byron, Paris (8e).

Le montant des commandes, majoré de 5 p. 100 pour frais d'expédition (avec minimum de 15 F), et celui des abonnements doivent être adressés au régisseur des recettes, 16, rue Lord-Byron, Paris (8e) (C. C. P. Paris 9060-98).

NOTE. — **Le bureau de vente des publications de LA DOCUMENTATION FRANÇAISE, 16, rue Lord-Byron, Paris (8e), étant fermé du 9 au 21 juillet 1955 inclus, prière de faire parvenir les commandes urgentes par correspondance.**

Ministère des finances et des affaires économiques, ministère de l'industrie et du commerce, ministère de l'agriculture et ministère de la marine marchande.

Avis aux importateurs de produits originaires et en provenance d'Irlande.

Les importateurs sont informés de la mise en répartition des contingents prévus à la liste B de l'accord commercial franco-irlandais du 7 juin 1955, valable du 1er avril 1955 au 31 mars 1956.

Les demandes de licences, établies sur formules AC, devront être accompagnées de deux factures *pro forma* établies par le vendeur irlandais ou son représentant qualifié. Elles devront comporter, à l'angle supérieur gauche, l'indication : « Avis du 28 juin 1955 ».

Les demandes déposées avant la date de publication du présent avis au *Journal officiel*, et qui n'auront pas été délivrées à cette même date, seront considérées comme caduques. Elles seront renvoyées aux intéressés par l'office des changes.

Il est précisé que les dispositions du présent avis ne s'appliquent qu'aux produits originaires et en provenance d'Irlande qui ne figurent pas dans les listes de produits pour lesquels toutes restrictions quantitatives ont été supprimées par les avis des 25 septembre, 2 décembre 1953, 18 et 25 avril, 26 septembre, 20 octobre, 6 novembre, 10 décembre 1954, 11 janvier, 5 février et 1er avril 1955 et leurs rectificatifs.

I. — *Produits à importer sous licences individuelles examinées simultanément.*

Pour certains produits, les modalités spéciales d'importation sont indiquées en regard de chacun d'eux.

A. — Produits de la mer.

Les demandes de licence d'importation établies sur formule AC et accompagnées d'une facture *pro forma* en double exemplaire, datée, émanant de l'exportateur étranger, revêtue de son sachet et de sa signature, devront être parvenues à l'office des changes au plus tard le 9 juillet 1955 à midi.

A l'expiration de ce délai, elles feront l'objet d'un examen simultané.

NUMÉRO de poste.	NUMÉRO du tarif douanier.	PRODUITS
5	Ex 24	Poissons de mer frais ou conservés à l'état frais (mulets, bars). Il est précisé que la répartition des licences sera effectuée exclusivement entre les importateurs dont l'attribution, en application des règles prévues sur proposition du comité technique d'importation intéressé, atteindra un minimum de l'ordre du centième du contingent ouvert; ceux des importateurs qui ne pourraient obtenir ce minimum ont la possibilité soit de faire reporter leur part sur tel importateur de leur choix, susceptible de recevoir une licence, soit de se grouper entre eux, en vue d'atteindre le minimum requis, à la condition de charger un seul importateur d'introduire la demande de licence globale correspondante. Dans l'un et l'autre cas les importateurs ainsi choisis seront tenus d'adresser à l'office des changes leur licence dans les délais prévus. Dans le même délai, ils auront à adresser au département de la marine marchande (direction des pêches maritimes, 3, place Fontenoy, Paris) les attestations des importateurs ayant accepté de s'associer avec eux. Les attestations devront être établies suivant la formule ci-après: « Je soussigné (raison sociale et adresse) .... déclare choisir M. (raison sociale et adresse) .... pour réaliser la part me revenant sur le contingent d'importation de poissons de mer frais ou congelés d'origine irlandaise. « Fait à ....., le ..... » (Signature.) (Cachet.) Avant tout dépôt de demande de licence, les intéressés peuvent demander tous renseignements utiles à la direction des pêches maritimes (téléphone SUFfren 40-90, poste 227). Ne peuvent participer à la répartition en cause que les importateurs titulaires de la carte professionnelle d'importateur de poissons de mer frais (n° 1).
1	23 A.	Saumon frais.
2	25 E.	Saumon fumé.
4	165.	Conserves de coquilles Saint-Jacques, de moules et de coques.
6	26 A.	Crustacés de mer frais (langoustes, homards).

B. — Autres produits.

Les demandes de licences d'importation concernant les produits énumérés ci-après devront être parvenues à l'office des changes avant le 16 juillet 1955, à midi.

A l'expiration de ce délai, elles feront l'objet d'un examen simultané.

NUMÉROS de poste.	NUMÉROS du tarif douanier.	PRODUITS
3	23 B.	Poissons d'eau douce frais ou congelés.
11	181 et 182.	Chocolat (1).
12	173.	Confiserie et sucrerie (1).
13	187 A.	Gâteaux (1).
15	Ex 183.	Farines alimentaires préparées (1).
17	1149 à 1122.	Vêtements de dessus tricotés pour hommes et dames.
18	Ex 1071 A, ex 1072 A.	Vêtements de dessus imperméables en tissus pour hommes et dames.
19	966.	Tissus de laine ou de poils fins mélangés d'autres textiles pour doublures (un échantillon de 15 cm sur 15 cm devra être joint à la demande) (2).
20	Ex 1072 G.	Juges en tweed pour dames.
22	1071 G.	Gilets de lin doublés de popeline.

(1) L'importation des produits relevant des numéros de tarif 173, 181, 182, 183 et 187 est, en outre, soumise aux conditions ci-après: les demandes devront être accompagnées: 1° d'une facture *pro forma* en double exemplaire mentionnant la composition analytique complète aux 100 grammes du produit proposé, dont le prix devra être indiqué au kilogramme, quels que soient les modes de présentation et le poids des articles considérés, et comportant la signature et le cachet commercial du fabricant étranger; 2° de l'engagement du fabricant étranger de livrer une marchandise conforme à la composition donnée et à l'échantillon fourni. Il est précisé que les échantillons, qui seront à fournir en double, devront revêtir la forme de présentation choisie pour la vente de l'article au public et ne pas être d'un poids inférieur à 250 grammes, afin de permettre de procéder, d'une part à la dégustation du produit, d'autre part à l'analyse de sa composition. Il est rappelé, en outre, que les échantillons doivent porter le numéro de la demande de licence d'importation à laquelle ils se rapportent et être adressés, exempts de tous frais, à la direction des industries diverses et des textiles (division des industries alimentaires), 72, rue La Boétie, Paris (8e).

(2) Sur ce contingent, il ne sera débloqué que 50 p. 100 du contingent.

II. — *Produits à importer sous licences individuelles examinées au fur et à mesure de leur présentation.*

Les demandes de licences d'importation concernant les produits suivants seront reçues par l'office des changes (3e sous-direction), 8, rue de la Tour-des-Dames, à Paris (9e), à partir du 9 juillet 1955.

Par dérogation aux dispositions de l'article 3 du décret du 13 juillet 1939, elles seront examinées au fur et à mesure de leur présentation.

NUMÉROS de poste.	NUMÉROS du tarif douanier.	PRODUITS
7	212.	Ale, bière et stout.
8	220 C.	Whisky.
9	221 A.	Gin.
16	1236, 1237, 1215.	Ouvrage en verre waterford.
21	1056 C.	Toiles de lin peintes ou imprimées à la main.
23	862.	Cartes postales illustrées.
24	Divers.	Divers.

III. — *Contingent « Foires ».*

Des licences exceptionnelles pourront être délivrées en 1955 à l'occasion des foires et salons.

Pourront faire l'objet de ces facilités les marchandises exposées dans les principales manifestations commerciales à caractère international organisées en France.

Les demandes de licences correspondantes, établies sur formule réglementaire « AC », accompagnées d'une facture *pro forma* en double exemplaire et d'une attestation du comité d'organisation de la foire indiquant la surface occupée par l'exposant pour la présentation de produits irlandais, ainsi que la nature exacte des marchandises exposées, leur quantité ou nombre, devront être adressées, dans un délai n'excédant pas dix jours après la clôture de la foire, à l'ambassade d'Irlande, à Paris, 37 *bis*, rue Paul-Valéry (16e).

Les demandes ainsi établies, ainsi que la liste des exposants, seront adressées par l'ambassade d'Irlande, au ministère des finances, des affaires économiques et du plan, et délivrées, s'il y a lieu, aux intéressés par l'intermédiaire de l'office des changes.

MINISTERE DES FINANCES ET DES AFFAIRES ECONOMIQUES

LOTERIE NATIONALE

Le tirage de la tranche spéciale du Grand Prix de Paris 1955 a eu lieu à Paris, sur la pelouse de l'hippodrome du bois de Boulogne (Longchamp), le 25 juin 1955, à dix-sept heures.

Les chevaux:

Double Luck, Rey..... ont été affectés à la **1re** série.
Rapace, Corybante..... ont été affectés à la **2e** série.
Dhanous, Fascinateur..... ont été affectés à la **3e** série.
Solcion, Fauchelevent..... ont été affectés à la **4e** série.
Beau Prince II, Arcadius..... ont été affectés à la **5e** série.

Les chevaux:

Doural, Monsieur..... ont été affectés à la **6e** série.
Caire, Bewitched..... ont été affectés à la **7e** série.
Kurun, Nistralin..... ont été affectés à la **8e** série.
Mercadial, Cato..... ont été affectés à la **9e** série.
Phil Drake, Polar..... ont été affectés à la **10e** série.

RESULTAT DE LA COURSE

1re *Phil Drake* (**10e** série). — 2e *Bewitched* (**7e** série). — 3e *Beau Prince II* (**5e** série).

ATTRIBUTION DES LOTS

Tous les billets de la **10e** série gagnent **20.000 F.**

Les billets dont le numéro se termine par:	GAGNENT dans la 10e série. Francs.	GAGNENT dans la 7e série. Francs.	GAGNENT dans la 5e série. Francs.	GAGNENT dans les sept autres séries. Francs.
92, 95	100.000	40.000	30.000	25.000
27, 10	150.000	50.000	35.000	30.000
99	300.000	70.000	40.000	35.000
89	400.000	100.000	50.000	40.000
815, 116, 555, 189, 920, 356, 425, 096, 381, 143, 873, 252, 802, 102, 663, 700, 219, 680, 775, 736	1.000.000	150.000	75.000	50.000

Les billets portant le numéro:	GAGNENT dans la 10e série. Francs.	GAGNENT dans la 7e série. Francs.	GAGNENT dans la 5e série. Francs.	GAGNENT dans les sept autres séries. Francs.
9.482, 6.081, 4.038, 8.722, 2.829, 9.742, 8.874, 0.539, 1.702, 1.474, 0.726, 7.897, 7.449, 5.062, 0.432, 4.700, 4.601, 6.316, 8.404, 0.158	1.500.000	1.000.000	500.000	175.000
4.325	5.000.000	1.500.000	1.000.000	500.000
3.424	10.000.000	3.000.000	1.500.000	1.000.000
8.652	25.000.000	8.000.000	4.000.000	1.500.000
9.979	80.000.000	20.000.000	10.000.000	2.000.000

Le prochain tirage aura lieu le 29 juin 1955, à Aubusson (Creuse).

Ministère des finances et des affaires économiques.

Avis relatif au tirage de la vingt-quatrième tranche de la loterie nationale 1955.

Le tirage de la vingt-quatrième tranche de la loterie nationale 1955 aura lieu le mercredi 29 juin 1955, à vingt heures trente, en présence du public.

Ministère de l'agriculture.

Avis aux exportateurs de produits d'exploitation forestière et de scierie à destination de la république fédérale d'Allemagne.

(Clôture d'un contingent.)

En application des dispositions de l'avis aux exportateurs publié par le *Journal officiel* du 12 juin 1955, les exportateurs sont informés que le contingent de 4.000 mètres cubes de grumes de chêne présentant une circonférence inférieure à 180 cm ouvert à destination de la république fédérale d'Allemagne par l'avis aux exportateurs du 31 décembre 1954 est épuisé.

Les dossiers de demandes d'autorisation d'exporter concernant ce poste de grumes de chêne cesseront donc d'être recevables deux jours francs après la publication du présent avis.

Ministère des travaux publics, des transports et du tourisme.

Décision du 16 juin 1955 du président de la chambre de commerce de Bayonne, gestionnaire des installations commerciales de l'aérodrome de Biarritz-Bayonne-Anglet, relative à la réduction du taux de base des redevances à percevoir pour l'usage des installations aménagées en vue de la réception des passagers.

Le président de la chambre de commerce de Bayonne,

Vu l'arrêté interministériel en date du 11 octobre 1954 réglementant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'usage des installations aménagées sur les aéroports pour la réception des passager et des marchandises, notamment l'article 7;

Vu l'arrêté interministériel du 28 mai 1955 fixant les taux de base des redevances à percevoir à l'aéroport de Biarritz-Bayonne-Anglet pour l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers;

Vu la délibération de la chambre de commerce de Bayonne en date du 16 mars 1955 proposant des réductions à ces taux;

Vu la dépêche n° 5162 DBA/2 en date du 14 juin 1955 du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, donnant son accord aux propositions de réductions présentées par la chambre de commerce, sous réserve d'une modification,

Décide:

Art. 1er. — Le taux de base de 500 F prévu à l'article 1er de l'arrêté du 28 mai 1955 susvisé pour les passagers à destination de l'Europe (y compris la France métropolitaine), l'Algérie, le Maroc et la Tunisie, est réduit de 10 p. 100 pour les passagers à destination:

D'un autre aéroport de la métropole;

Des aéroports de Bilbao, Barcelone, Madrid, Gibraltar, Lisbonne.

Ce taux de base est réduit de 20 p. 100 pour les passagers à destination:

Du reste de l'Europe;

De l'Algérie, de la Tunisie, du Maroc.

Art. 2. — Une réduction de 100 p. 100 sur les taux prévus à l'article 1er de l'arrêté interministériel du 28 mai 1955, éventuellement modifié en application de l'article 1er ci-dessus, est accordée aux enfants en bas âge bénéficiant de la part des compagnies de transport aérien d'une réduction au moins égale à 90 p. 100 du prix du billet normal.

Art. 3. — Une réduction de 50 p. 100 sur les taux prévus à l'article 1er de l'arrêté interministériel du 28 mai 1955, éventuellement modifié en application de l'article 1er ci-dessus, est accordée aux enfants bénéficiant de la part des compagnies de transport aérien, en raison de leur âge, d'une réduction inférieure à 90 p. 100.

Art. 4. — La présente décision entrera en vigueur le 1er juillet 1955.

Bayonne, le 16 juin 1955.

Le président de la chambre de commerce,

TARIFS DE TRANSPORT
SUR LES CHEMINS DE FER D'INTERET GENERAL

1° *Propositions présentées en application de l'article 18 ter de la convention du 31 août 1937, modifiée par avenants des 30 juillet 1949 et 10 juillet 1952.*

En application de l'article 18 *ter* de la convention du 31 août 1937 et pour déférer à une invitation du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, la Société nationale des chemins de fer français a l'honneur d'informer le public qu'elle soumet à l'homologation ministérielle la proposition de substituer à partir du 1er juillet 1955, dans les renvois *a* et *b* du chapitre 102 (§ I) du tarif n° 3, la date du 15 juillet 1955 à celle du 30 juin 1955.

(*Paris, le 27 juin 1955.*)

En application de l'article 18 *ter* de la convention du 31 août 1937 et pour déférer à une invitation du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, la Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle une proposition tendant à compléter, à partir du 28 juin 1955, comme il est indiqué ci-après, le tarif international pour le transport des marchandises entre la France et la Sarre:

Annexe III. — Dispositions spéciales applicables à certains transports effectués entre gares Société nationale des chemins de fer français et réseaux secondaires et gares des Chemins de fer de la Sarre.

. . . . . .

§ ... (applicable jusqu'au 15 juillet 1955). — Pommes de terre de primeur, récoltées et transportées dans les conditions indiquées ci-après:

D'une gare quelconque de la Société nationale des chemins de fer français à une gare quelconque des Chemins de fer de la Sarre.

Prix des barèmes résultant de l'application des dispositions du 1° de l'article 19 des conditions générales d'application des tarifs marchandises aux barèmes minimum et maximum prévus au chapitre 1er (§ I) du tarif n° 3 et prix du chapitre 1er (§ II) du même tarif réduits comme indiqué ci-après:

Pommes de terre, récoltées sur le territoire métropolitain et remises avec lettre de voiture de grande vitesse: 60 p. 100.

(*Paris, le 27 juin 1955.*)

2° *Propositions de tarifs de transport présentées à l'homologation ministérielle.*

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle la proposition de supprimer, à partir du 1er août 1955, les dispositions du chapitre 51 (§ I) du tarif n° 13, le numéro de prix de 4741 du recueil TA et, corrélativement, le renvoi (2) au paragraphe 15 du chapitre 3 de l'annexe B aux conditions générales d'application des tarifs pour le transport des marchandises.

(*Paris, le 23 juin 1955.*)

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle la proposition d'étendre à partir du 3 juillet 1955 au bassin du Dauphiné et au bassin de la Loire, en tant que bassins expéditeurs, les dispositions du paragraphe I, du chapitre 114 du tarif n° 7 prévues pour les agglomérés de houille, la houille, la lignite pour la fabrication des briquettes et du semi-coke et la lignite autre, expédiés du bassin d'Auvergne, du bassin des Cévennes ou du bassin de Provence sur Bassens, Bordeaux (toutes gares) le Havre ou Rouen (toutes gares) pour être exportés à destination définitive d'un pays autre que l'Allemagne (République fédérale), la Belgique, l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas.

(*Paris, le 28 juin 1955.*)

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle la proposition de mettre en vigueur, à partir du 4 juillet 1955, un tarif international pour le transport à petite vitesse des blés de la France sur l'Allemagne (République fédérale).

Ce tarif est déposé dans les gares intéressées où le public peut en prendre connaissance.

(*Paris, le 25 juin 1955.*

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle la proposition de publier un deuxième supplément au tarif international C. E. C. A. n° 2301/6301 pour le transport, à petite vitesse, par rame, des combustibles minéraux de la Belgique et des Pays-Bas sur la France.

Ce supplément est déposé dans les gares intéressées où le public peut, sur sa demande, en prendre connaissance.

(*Paris, le 22 juin 1955.*)

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle la proposition de compléter comme suit, à partir du 1er août 1955, les dispositions du tarif n° 3, chapitre II (§ I):

CHAPITRE II. — Régions Est, Sud-Est et Sud-Ouest.

§ I. — **Châtaignes et marrons** (140), **fruits non dénommés** (139), **légumes non dénommés** (137), **pommes de terre** (138), en régime accéléré.

D'une gare quelconque de la région Sud-Est et de Paris-Tolbiac,

Aux gares désignées dans le tableau ci-après:

Prix des barèmes résultant de l'application des dispositions du 1° de l'article 19 des conditions générales d'application des tarifs marchandises aux barèmes minimum et maximum prévus au chapitre Ier (§ I) du présent tarif.

Lorsque les envois reçus annuellement dans chaque gare (ou groupe de gares) désignée ci-dessous par les destinataires adhérant à un groupement agréé par la Société nationale des chemins de fer français . . . . . des réductions suivantes:

GARES destinataires.	TONNAGE MINIMUM annuel à réaliser par: Le groupement.	Chacun des membres du groupement.	TAUX de la réduction appliquée.	TAUX maximum de la réduction moyenne.
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Besançon (toutes gares) et Morteau.	1.300 t.	100 t.	5 p. 100 jusqu'à 1.300 t, 10 p. 100 pour la fraction de tonnage excédant 1.300 t.	8 p. 100.
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .

(*Paris, le 23 juin 1955.*)

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle la proposition de compléter et de modifier, à partir du 1er août 1955, comme il est indiqué ci-après, les dispositions du tarif n° 100, groupages de marchandises et du tarif n° 3.

TARIF N° 100

Groupages de marchandises.

. . . . . .

TITRE Ier

CHAPITRE Ier. — Société nationale des chemins de fer français.

Groupages de marchandises en provenance d'expéditeurs multiples ou à l'adresse de destinataires différents (080).

. . . . . .

Dispositions spéciales.

1° . . . . . .

par application des prix du présent titre (droit d'enregistrement...

2° . . . . . .

par application des prix du présent titre (droit d'enregistrement...

Conditions d'application particulières au titre Ier.

I. — Dispositions générales.

Les dispositions du présent titre ne sont applicables. . . . . .

. . . . . .

Les prix du présent titre ne sont appliqués que si l'entreprise expéditrice en a revendiqué expressément l'application sur la déclaration d'expédition par la mention: « Tarif n° 100, titre Ier ».

II. — Fermeture et plombage des wagons.

. . . . . .

V. — Dispositions diverses.

. . . . . .

décret du 12 janvier 1939.

TITRE II

Marchandises en provenance d'expéditeurs multiples ou à l'adresse de destinataires différents, remises par une entreprise de groupage ayant souscrit un engagement de fidélité et remplissant les conditions prévues par le décret du 19 décembre 1942.

CHAPITRE Ier. — Société nationale des chemins de fer français.

§ I. — Marchandises désignées ci-après, expédiées d'une gare quelconque à une gare quelconque de la Société nationale des chemins de fer français.

	PAR WAGON CHARGÉ DE:															
	4 tonnes.		5 tonnes.		6 tonnes.		7 tonnes.		8 tonnes.		9 tonnes.		10 tonnes.		12 tonnes.	
	m	M	m	M	m	M	m	M	m	M	m	M	m	M	m	M
Châtaignes et marrons (140) (10):																
Jusqu'à 199 km..	47	37	52	42	54	44	57	47	61	51	63	53	66	56	70	60
De 200 à 299 km.	140	130	145	135	147	137	150	140	154	144	156	146	159	149	163	153
Au delà.....	232	222	237	227	239	229	242	232	246	236	248	238	251	241	255	245
Fruits non dénommés (139):																
En emballages munis de l'estampille d'agrément (12).....	51	39	56	44	58	46	61	49	65	53	67	55	70	58	74	62
En emballages autres (12).....	49	37	54	42	56	44	59	47	63	51	65	53	68	56	72	60
Légumes non dénommés (137):																
En emballages munis de l'estampille d'agrément (12):																
Jusqu'à 699 km..	51	39	56	44	58	46	61	49	65	53	67	55	70	58	74	62
Au delà.....	225	213	230	218	232	220	235	223	239	227	241	229	244	232	248	236
En emballages autres (12):																
Jusqu'à 699 km..	49	37	54	42	56	44	59	47	63	51	65	53	68	56	72	60
Au delà.....	223	211	228	216	230	218	233	221	237	225	239	227	242	230	246	234
Pommes de terre (138) (a) (12):																
Jusqu'à 699 km..	49	37	54	42	56	44	59	47	63	51	65	53	68	56	72	60
Au delà.....	223	211	228	216	230	218	233	221	237	225	239	227	242	230	246	234

(a) Pour les pommes de terre: d'origine métropolitaine, expédiées du 1er mars au 30 juin; d'importation, expédiées du 1er novembre au 31 mai suivant, l'expéditeur doit revendiquer le régime de transport sur sa demande de wagon et sur sa déclaration d'expédition. Toutefois, pour les pommes de terre récoltées pendant ces périodes, seuls les prix et conditions du régime accéléré sont applicables. En dehors de ces périodes, les envois sont transportés d'office aux prix et conditions du régime ordinaire, sauf revendication, par l'expéditeur, du régime accéléré.

A toute époque de l'année, le transport est effectué aux prix et conditions du régime accéléré lorsque les pommes de terre font l'objet d'un envoi par wagon, dont une partie du chargement est composée de marchandises bénéficiant exclusivement de l'acheminement accéléré.

CHAPITRE 12. — Régions Sud-Est et Sud-Ouest.

§ I. — Châtaignes et marrons (140), **fruits non dénommés** (139), **légumes non dénommés** (137), **pommes de terre** (138).

D'une gare quelconque de la région Sud-Est, de Paris-Tolbiac et de Port-Vendres-Ville à Lyon (toutes gares).

Prix des barèmes résultant de l'application des dispositions du 1°) de l'article 49 des conditions générales d'application des tarifs marchandises aux barèmes minimum et maximum prévus au chapitre 1er (§ I) du présent titre.

Lorsque le tonnage des envois reçus dans les conditions indiquées ci-dessus et aux conditions du chapitre 1er du présent titre et aux conditions du chapitre 1er (§§ I et II) du tarif n° 3 par les entreprises de groupage ayant réalisé respectivement un tonnage de 1.000 tonnes, adhérant à un groupement agréé par la Société nationale des chemins de fer français, atteindra 1.000 tonnes par mois ou 12.000 tonnes par an pour l'ensemble du groupement, il sera fait application, par voie de détaxe, des barèmes ci-après:

MARCHANDISES	BARÈMES APPLICABLES PAR WAGON CHARGÉ DE:							
	4 tonnes.	5 tonnes.	6 tonnes.	7 tonnes.	8 tonnes.	9 tonnes.	10 tonnes.	12 tonnes.
Châtaignes et marrons (140):								
Jusqu'à 199 kilomètres	48	53	55	58	62	64	67	74
De 200 à 299 kilomètres	141	146	148	151	155	157	160	164
Au delà	233	238	240	243	247	249	252	256
Fruits non dénommés (139) (*a*):								
En emballages munis de l'estampille d'agrément	48	53	56	60	64	66	69	73
En emballages autres	46	51	54	58	62	64	67	71
Légumes non dénommés (137) (*a*):								
En emballages munis de l'estampille d'agrément:								
Jusqu'à 699 kilomètres	48	53	56	60	64	66	69	73
Au delà	222	227	230	234	238	240	243	247
En emballages autres:								
Jusqu'à 699 kilomètres	46	51	54	58	62	64	67	71
Au delà	220	225	228	232	236	238	241	245
Pommes de terre (138) (*a*):								
Jusqu'à 699 kilomètres	48	53	56	60	64	66	69	73
Au delà	222	227	230	234	238	240	243	247

(*a*) Pour les fruits non dénommés, les légumes non dénommés et les pommes de terre, expédiés d'une gare de la région Sud-Est desservant un port méditerranéen et de Port-Vendres-Ville par wagon chargé de 15 tonnes, il sera fait application, par voie de détaxe, des barèmes ci-après:

Fruits non dénommés, légumes non dénommés:
- En emballages munis de l'estampille d'agrément ..... Barème 75.
- En emballages autres ..... Barème 73.

Pommes de terre ..... Barème 75.

CHAPITRE 51. — Société nationale des chemins de fer français et chemins de fer secondaires divers.

DÉSIGNATION des chemins de fer secondaires participants.	DÉSIGNATION des marchandises	RELATIONS de:	RELATIONS à:	CHAPITRES ou dispositions applicables.	SURTAXES spéciales. — Numéro de prix du recueil T. A.	TAXES de transbordement. — Numéro de prix du recueil T. A.
§ I. — Economiques (Société générale des chemins de fer): ligne de Pont-l'Abbé à Saint-Guénolé (voie normale).	Pommes de terre (138).	Une gare de la ligne du chemin de fer secondaire désignée ci-contre.	Une gare de la Société nationale des chemins de fer français.	Chapitre 1er, § Ier.	N° 4008.	—
		Ou inversement.				
§ II. — Limagne (Chemin de fer de la): ligne de Vertaizon à Billom (voie normale).	Pommes de terre (138).	Une gare de la Société nationale des chemins de fer français.	Une gare de la ligne du chemin de fer secondaire désignée ci-contre.	Chapitre 1er, § Ier.	N° 4119.	—
		Ou inversement.				
§ III. — Bouches-du-Rhône (Régie départementale des chemins de fer et tramways électriques des) (voie normale).	Châtaignes et marrons (140). Fruits non dénommés (139). Légumes non dénommés (137). Pommes de terre (138).	Une gare de la Société nationale des chemins de fer français.	Une gare des lignes: Barbentane à Plan-d'Orgon - Tarascon à Saint-Rémy - de - Provence, du chemin de fer secondaire ci-contre.	Chapitre 1er, § Ier. Chapitre 12.		
		Ou inversement.				

CONDITIONS D'APPLICATION PARTICULIÈRES AU TITRE II

Les dispositions prévues au présent titre ne sont applicables qu'aux marchandises en provenance de la métropole ou de l'Union française remises par des entreprises de groupages remplissant les conditions prévues pour les groupeurs de denrées périssables par le décret du 19 décembre 1952 et ayant souscrit un engagement de fidélité.

Les envois entrant dans la composition d'un même wagon ne doivent pas être tous d'un poids supérieur à une tonne.

Les prix du présent titre ne sont appliqués que si l'entreprise expéditrice en a revendiqué expressément l'application sur sa déclaration d'expédition par la mention : « Tarif n° 100, titre II ».

Les conditions d'application du tarif n° 3 sont applicables aux envois visés au présent titre en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions qui précèdent.

Dispositions spéciales.

A. — Lorsqu'un groupement professionnel, composé d'entreprises de groupages remplissant les conditions prévues pour les groupeurs de denrées périssables par le décret du 19 décembre 1952 et agréé par la Société nationale des chemins de fer français travaillant sur la même relation ou sur le même groupe de relations a établi de concert avec la Société nationale des chemins de fer français un programme mensuel d'expédition et a réalisé un tonnage total minimum annuel de 300.000 tonnes, il pourra être alloué à ce groupement, par voie de détaxe sur les taxes de transport payées par application du présent titre ou du tarif n° 3 à l'exclusion du droit d'enregistrement et de timbre, une réduction de 5 p. 100. Cette réduction pourra également être appliquée aux prix de transport résultant de l'application des chapitre 3 (§ XII, § XVII), chapitre 12 (§ 1er) du tarif n° 3 aux envois effectués par wagon chargé d'au moins 4 tonnes.

B. — Marchandises désignées au chapitre 1er du présent titre, expédiées par wagon complet, sur des relations concertées entre la Société nationale des chemins de fer français et un groupement d'entreprises de groupages, agréé par la Société nationale des chemins de fer français, ayant donné lieu au départ à des circuits de ramassage par route suivant des itinéraires établis en accord avec le chemin de fer.

Prix des barèmes résultant de l'application des dispositions du 1° de l'article 19 des conditions générales d'application des tarifs marchandises aux barèmes minimum et maximum prévus au chapitre 1er (§ 1er) du présent titre.

Lorsque le tonnage des envois remis par le groupement précité dans les conditions ci-dessus et aux conditions du chapitre 3 (§ I, B) du tarif n° 3, atteindra mensuellement 50 tonnes ou annuellement 600 tonnes par relation, il pourra être accordé à ce groupement sur les taxes de transport payées par application des prix ci-dessus du présent titre, à l'exclusion du droit d'enregistrement et de timbre, une réduction fixée pour chaque circuit de ramassage, dans la limite d'un minimum de 5 p. 100 et d'un maximum de 20 p. 100.

Cette réduction n'est appliquée que par voie de détaxe et sous condition d'un engagement de fidélité de douze mois à souscrire par le groupement.

En aucun cas, la somme payée par l'expéditeur ou le destinataire, compte tenu de la réduction ci-dessus, ne pourra être inférieure à celle résultant de l'application des barèmes ci-dessous :

Par wagon chargé de 4 tonnes:	
Jusqu'à 49 kilomètres	Barème 15.
Au delà	Barème 241.
Par wagon chargé de 5 tonnes:	
Jusqu'à 49 kilomètres	Barème 52.
Au delà	Barème 248.
Par wagon chargé de 6 tonnes	Barème 256.
Par wagon chargé de 7 tonnes	Barème 261.
Par wagon chargé de 8 tonnes	Barème 265.
Par wagon chargé de 9 tonnes	Barème 269.
Par wagon chargé de 10 tonnes	Barème 273.
Par wagon chargé de 12 tonnes	Barème 278.

TARIF N° 3

a) Compléter comme suit le texte des dispositions d'abonnement prévues aux chapitres 3 (§§ I, IV B, V et X), 12 (§§ I et II) :

« ... du présent tarif et de ceux du tarif n° 100, titre II ... »;

b) Compléter comme suit le texte des dispositions d'abonnement prévues aux chapitres 3 (§§ IV A, VI et XVIII) et 11 (§ I) :

« ... du chapitre 2 des tarifs généraux et de ceux du tarif n° 100, titre II ... ».

(Paris, le 23 juin 1955.)

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle la proposition de remplacer, à partir du 1er août 1955, les dispositions du chapitre 2 (§ I) du tarif n° 18 par les suivantes :

CHAPITRE 2. — Société nationale des chemins de fer français.

§ I. — **Butane liquéfié** (613) (+), **propane** (613) (+), **propylène liquéfié** (613) (+), en wagons-réservoirs ou en containers-citernes.

D'une gare quelconque à une gare quelconque de la Société nationale des chemins de fer français, sous condition d'un engagement de fidélité de douze mois à souscrire par l'expéditeur.

	BARÈMES	
	Minimum.	Maximum.
Par wagon chargé de 2,5 tonnes:		
Jusqu'à 99 kilomètres	35	25
De 100 à 399 kilomètres	131	121
Au delà	221	211
Par wagon chargé de 3,5 tonnes:		
Jusqu'à 99 kilomètres	45	35
De 100 à 399 kilomètres	141	131
Au delà	231	221
Par wagon chargé de 5 tonnes:		
Jusqu'à 399 kilomètres	54	44
De 400 à 599 kilomètres	144	134
Au delà	232	222
Par wagon chargé de 7 tonnes:		
Jusqu'à 399 kilomètres	63	53
De 400 à 599 kilomètres	153	143
Au delà	241	231
Par wagon chargé de 10 tonnes:		
Jusqu'à 399 kilomètres	70	60
De 400 à 599 kilomètres	160	150
Au delà	248	238
Par wagon chargé de 15 tonnes:		
Jusqu'à 399 kilomètres	76	66
De 400 à 599 kilomètres	166	156
Au delà	254	244
Par rame de 100 tonnes en wagons chargés d'au moins 15 tonnes:		
Jusqu'à 399 kilomètres	80	70
De 400 à 599 kilomètres	170	160
Au delà	258	248

(Paris, le 23 juin 1955.)

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle la proposition de compléter comme suit, à partir du 1er août 1955, les dispositions du tarif n° 3, chapitre 3 (§ I, A) :

TARIF N° 3

CHAPITRE 3. — Société nationale des chemins de fer français.

§ I. — Marchandises reprises au chapitre 1er,

Expédiées en régime accéléré, par wagon complet, sur des relations concertées entre l'expéditeur et la Société nationale des chemins de fer français,

Ayant donné lieu, au départ, à des circuits de ramassage par route suivant des itinéraires établis en accord avec le chemin de fer.

A. — **Beurre** (145), **fromages** (146), **gibier abattu** (148), **lapins morts** (149), **œufs** (144) et (161), **volailles mortes** (156).

Par wagon chargé de 3 tonnes	barème 33.
Par wagon chargé de 5 tonnes	» 48.
Par wagon chargé de 8 tonnes	» 56.
Par wagon chargé de 10 tonnes	» 61.

NOTA. — S'il y a avantage pour le public, il peut être fait application des barèmes résultant du chapitre 1er du présent tarif.

B. — Autres marchandises.

(Le reste sans changement.)

(Paris, le 23 juin 1955.)

3° *Prix d'application prévus conformément à l'article 14 (1°, b) du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français.*

Conformément à l'article 14 (1°, b) de son cahier des charges, la Société nationale des chemins de fer français informe le public que, sauf avis contraire, les prix résultant de l'application des barèmes fixés ci-dessous, compris dans la limite des barèmes à minimum et à maximum, prévus au chapitre 3 (§ XIII) du tarif n° 11, seront perçus à partir du 13 juillet 1955, pour une période qui, sauf prorogation, prendra fin un an après la date de mise en vigueur.

MARCHANDISE	RELATION de	RELATION à	CONDITIONS DE TONNAGE	PRIX par tonne à appliquer.
Ciment (308)	Bordeaux - Bastide.	Decazeville-Saint-Michel.	Par wagon chargé de 20 tonnes	Barème 77.
			Par rame de 240 tonnes en wagons chargés de 20 tonnes	Barème 79.
Ciment (308) remis en vrac, en containers ou en wagons de particuliers.	Idem.	Idem.	Par wagon chargé de 20 tonnes	Barème 79.
			Par rame de 240 tonnes en wagons chargés de 20 tonnes	Barème 81.

NOTA. — Ces dispositions sont applicables concurremment avec celles du chapitre 3 (§ XIV) du tarif n° 11.
A la même date, les prix mis en vigueur le 23 mars 1955, pour le ciment expédié de Biache-Saint-Waast à Decazeville-Saint-Michel, cesseront d'être appliqués.

(*Paris, le 28 juin 1955.*)

Conformément à l'article 14 (1°, *b*) de son cahier des charges, la Société nationale des chemins de fer français informe le public que, sauf avis contraire, les prix résultant de l'application des barèmes fixés ci-dessous, compris dans la limite des barèmes à minimum et à maximum prévus au chapitre 9 (§ II) du tarif n° 11, seront perçus à partir du 13 juillet 1955, pour une période qui, sauf prorogation, prendra fin le 30 juin 1956.

MARCHANDISE	RELATIONS de	RELATIONS à	CONDITION de tonnage par wagon.	PRIX par tonne à appliquer.
Ciment (308) remis en vrac en containers à déchargement par air pulsé.	Cruas	Annecy	20 tonnes.	Barème 86.
	Voreppe, Saint-Egrève-Saint-Robert, Montanieu-Vercieu, Vif	Annecy	20 tonnes.	Barème 88.

NOTA. — Ces dispositions sont applicables concurremment avec celles du chapitre 3 (§ XIV) du tarif n° 11.

(*Paris, le 28 juin 1955.*)

Conformément à l'article 14 (1°, *b*) de son cahier des charges, la Société nationale des chemins de fer français informe le public que, sauf avis contraire, les prix résultant de l'application des barèmes fixés ci-dessous, compris dans la limite des barèmes à maximum et à minimum prévus au chapitre 3 (§ XIII) du tarif n° 11, seront perçus à partir du 13 juillet 1955, pour une période qui, sauf prorogation, prendra fin un an après la date de mise en vigueur.

MARCHANDISE	RELATIONS de	RELATIONS à	CONDITIONS DE TONNAGE	BARÈMES applicables.
Ciment (308) : 1° remis en vrac en containers de particuliers ; 2° autrement conditionné.	Bordeaux - Bastide ou la Souys.	Mont-de-Marsan.	Par wagon chargé de 20 tonnes.	Barème 79.
			Par rame de 240 tonnes.	Barème 81.
			Par wagon chargé de 20 tonnes.	Barème 77.

NOTA. — Ces dispositions sont applicables concurremment avec celles du chapitre 3 (§ XIV) du tarif n° 11.

(*Paris, le 28 juin 1955.*)

4° *Décisions ministérielles intervenues sur les propositions de tarifs.*

(La date indiquée en tête de chaque affaire est celle de la décision ministérielle. La date du *Journal officiel* mentionnée est celle du numéro qui a publié la proposition.)

A. — Autorisations provisoires.

21 *juin* 1955. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition du 9 juin 1955 tendant à modifier les dispositions du tarif n° 106 en vue de créer de nouvelles taxes d'utilisation forfaitaires pour le trafic des containers de chemins de fer entre la France et différents pays européens. Le recueil R sera modifié corrélativement. (*Journal officiel* du 14 juin 1955.)

Autorisation de mise en application des dispositions proposées, à partir du 1er juillet 1955, sous réserve de la décision définitive à intervenir après achèvement des formalités de l'instruction réglementaire.

23 *juin* 1955. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition du 8 juin 1955 tendant à mettre en vigueur une nouvelle édition du tarif international pour le transport à grande vitesse et à petite vitesse des groupages de marchandises par wagons complets entre la France et les Pays-Bas. (*Journal officiel* du 14 juin 1955.)

Autorisation de mise en application provisoire des dispositions proposées, à partir du 1er juillet 1955, sous réserve de la décision définitive à intervenir après achèvement des formalités de l'instruction réglementaire.

B. — Homologations.

13 *juin* 1955. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition du 12 mai 1955 tendant à étendre au ferro-manganèse carburé les dispositions prévues au chapitre 3 (§ I) (A et B) du tarif n° 14 pour le transport de certains produits sidérurgiques. (*Journal officiel* du 17 mai 1955.)

13 *juin* 1955. — **Compagnie de chemins de fer départementaux.** — Proposition du 10 mai 1955 tendant à aménager les tarifs voyageurs et marchandises applicables sur le réseau d'intérêt général du Vivarais et de la Lozère. (*Journal officiel* du 17 mai 1955.)

22 *juin* 1955. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition du 18 mai 1955 tendant à créer, à l'annexe III au tarif international pour le transport des marchandises entre la France et la Sarre, des dispositions spéciales applicables à des envois d'œufs, volailles et produits laitiers en remorques rail-route, au départ de Rennes, à destination de Brebach. (*Journal officiel* du 24 mai 1955.)

Homologation accordée à titre provisoire, après autorisation de mise en vigueur à partir du 1er juin 1955, donnée par décision du 31 mai 1955. (*Journal officiel* du 14 juin 1955.)

22 *juin* 1955. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition du 20 mai 1955 tendant à mettre en vigueur un deuxième additif au tarif international (C. E. C. A.) pour le transport à petite vitesse de la houille et du coke de houille de certaines gares des bassins d'Aix-la-Chapelle et de la Ruhr à destination de certaines gares françaises. (*Journal officiel* du 24 mai 1955.)

Homologation accordée à titre provisoire après autorisation de mise en vigueur à partir du 25 mai 1955 donnée par décision du 24 mai. (*Journal officiel* du 7 juin 1955.)

22 *juin* 1955. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition du 14 juin 1955 tendant à étendre au point expéditeur de Pont-à-Vendin les dispositions du chapitre 107 (§ II) du tarif n° 7 prévues pour les agglomérés de houille et la houille expédiés par wagon de 20 tonnes de Libercourt à Dunkerque ou Calais pour être exportés à destination définitive de l'Allemagne (République fédérale). (*Journal officiel* du 14 juin 1955.)

24 *juin* 1955. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition du 26 mai 1955 tendant à créer au chapitre 8 du tarif n° 7 des dispositions spéciales applicables au coke de houille expédié de Carmaux à Carcassonne par wagon chargé de 15 tonnes à destination d'une usine de traitement des minerais d'arsénio-sulfure de fer cupro-auro-argentifère. (*Journal officiel* du 1er juin 1955.)

23 *juin* 1955. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition du 26 mai 1955 tendant à insérer au paragraphe XIX du chapitre 54 du tarif n° 11 des dispositions communes à la Société nationale des chemins de fer français et au chemin de fer du Vieux-Port de Marseille pour le transport de pouzzolane en vrac à destination de Marseille-Vieux-Port. (*Journal officiel* du 1er juin 1955.)

27 *juin* 1955. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition du 2 juin 1955 tendant à inscrire l'établissement de la Penne parmi les gares destinataires reprises au chapitre 3 (§ IX) du tarif n° 3 dont les dispositions sont applicables aux pommes de terre expédiées en régime ordinaire sur l'agglomération marseillaise. (*Journal officiel* du 7 juin 1955.)

C. — Décision mettant opposition à l'application des tarifs proposés, en attendant la décision à intervenir (veto).

17 *juin* 1955. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition du 19 mai 1955 tendant à créer au tarif n° 11 un chapitre 17 comportant des dispositions spéciales applicables aux clinkers expédiés par rame de 240 tonnes de Fos-sur-Mer à Lexos. (*Journal officiel* du 24 mai 1955.)

17 *juin* 1955. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition du 19 mai 1955 tendant à aménager les dispositions applicables aux ciments figurant aux chapitres 1er, 3, 5, 9, 16, 102, 109, 111 du tarif n° 11 et à supprimer les prix d'application créés dans le cadre de l'article 14 (1°, *b*) du cahier des charges. Les recueils T. et T. A. seraient modifiés corrélativement. (*Journal officiel* du 24 mai 1955.)

D. — Retrait d'une proposition.

23 *juin* 1955. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition du 3 juin 1955 tendant à mettre en vigueur une nouvelle édition du tarif international pour le transport de houille expédiée par train complet de Libercourt à Gand-Maritime *via* Tourcoing-frontière. (*Journal officiel* du 7 juin 1955.)

Ministère des affaires marocaines et tunisiennes.

Avis de concours pour le recrutement d'adjoints de contrôle stagiaires au Maroc.

Un concours pour le recrutement de quinze adjoints de contrôle stagiaires aura lieu à partir du 15 septembre 1955.

Les épreuves écrites auront lieu simultanément à Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, Strasbourg, Alger et Rabat. Les épreuves orales se dérouleront exclusivement à Rabat.

Ce concours est ouvert aux candidats titulaires du baccalauréat de l'enseignement secondaire ou du diplôme des langues orientales (langue arabe ou dialectes berbères).

Tous renseignements sur la carrière d'adjoint de contrôle au Maroc, ainsi que sur le programme et les conditions d'admission au concours, seront fournis sur demande adressée au directeur de l'intérieur (inspection du corps du contrôle civil) à Rabat.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.

Le Préfet, Directeur des Journaux officiels,
JEAN-PAUL MARTIN

COTE DES CHANGES

VERSEMENT TÉLÉGRAPHIQUE

Derniers cours cotés en Bourse.	Pays.	Devise.	Parité.	Cours limites pratiqués par la Banque de France.		Cours extrêmes cotés à la Bourse du 27 juin 1955.	
319 95	États-Unis	1 $ U.S.A	350 .. (1)	.... ..	.... ..	350 ..	.... ..
355 70	Canada	1 $ Can.	.... ..	.... ..	.... ..	355 65	355 60
464 20	Côte Fse Somalie	100 F Djib	464 0727	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..
8346 50	Allemagne occid	100 D Mk	8333 33	8271 ..	8396 ..	8341 ..	8338 ..
697 95	Belgique	100 F b.	700 ..	694 75	705 75	697 40	697 25
5037 ..	Danemark	100 c. d.	5067 22	5029 25	5105 25	5035 ..	5034 ..
976 45	Gde-Bretagne ..	1 liv. st	980 ..	972 65	987 35	975 35	975 ..
4879 ..	Norvège	100 c. n	4900 ..	4863 50	4937 ..	4875 ..	4871 ..
9174 50	Pays-Bas	100 fl.	9210 52	9141 60	9279 80	9167 ..	9164 ..
6739 60	Suède	100 c. s.	6765 623	6715 ..	6816 50	6760 ..	6758 50
7997 50	Suisse	100 f. s.	8003 93	7944 ..	8064 ..	8003 ..	8001 ..
1356 25	Autriche	100 sch.	1346 15	1336 05	1356 25	1356 25	.... ..
997 50	Égypte	1 liv. ég.	1005 04	997 ..	1013 ..	997 ..	.... ..
56 10	Italie	100 lire.	56 008	55 50	56 43	56 30	56 20
2788 ..	Mexique	100 pes.	2800 ..	2779 ..	2821 ..	2790 ..	2789 ..
1208 25	Portugal	100 esc.	1217 39	1208 25	1226 50	1208 25	.... ..
4897 50	Tchécoslovaquie.	100 kcs.	4861 11	4821 50	4897 50	4897 50	.... ..
117 60	Yougoslavie ...	100 din	116 666	115 70	117 60	117 50	.... ..

Zone C. F. A.	100 F C. F. A	200
Zone C. F. P.	100 F C. F. P.....	550
États associés du Cambodge, du Laos et du Viet-Nam...	100 piastres.....	1000

(1) Cours de référence défini par l'avis n° 621 de l'office des changes.

ANNONCES

LES ANNONCES SONT REÇUES A L'AGENCE HAVAS, 62, RUE DE RICHELIEU, PARIS

Compte chèque postal 1.014.00, Paris.

ET DANS SES SUCCURSALES DES DEPARTEMENTS

L'Administration et les fermiers déclinent toute responsabilité quant à la teneur des annonces.

TIRAGES FINANCIERS

ETABLISSEMENTS L'HERITIER-GUYOT

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 86.250.000 F

SIÈGE SOCIAL: 22, RUE DE LONGVIC, A DIJON (CÔTE-D'OR)

R. C.: Dijon n° 615.

Obligations 6 3/4 0/0 1950 de 10.000 F.

LISTE NUMERIQUE

Des obligations amorties au tirage du 2 juin 1955 et remboursables à partir du 10 juillet 1955 à 10.000 F;

Des obligations amorties aux tirages antérieurs, parmi lesquelles figurent des titres non encore présentés au remboursement.

NUMÉROS	ANNÉES de remboursement.	NUMÉROS	ANNÉES de remboursement.
268 à 287	55	1.814 à 1.865	54
288 à 330	52	1.891 à 1.899	54
331 à 379	55		

NOTA. — Pour parfaire l'amortissement au 10 juillet 1955, la société a procédé au rachat en Bourse de 5 obligations.

REMBOURSEMENT ANTICIPÉ DES DETTES

Usines et Aciéries de Sambre-et-Meuse

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 660 MILLIONS DE FRANCS

SIÈGE SOCIAL: A JEUMONT (NORD)

R. C.: Avesnes n° 1475 B.

Avis de remboursement de l'emprunt obligataire 5 0/0 1930.

Usant de la faculté réservée au moment de l'émission, la Société anonyme des usines et aciéries de Sambre-et-Meuse, au capital de 660 millions de francs, dont le siège est à Jeumont (Nord), a décidé de procéder, à compter du 1er octobre 1955, au remboursement anticipé des obligations de 1.000 F chacune, encore en circulation, provenant de l'emprunt 5 0/0 1930.

Les obligations seront remboursées au pair, auquel il sera ajouté les intérêts courus jusqu'au 1er octobre 1955.

Ce remboursement sera effectué à compter de ladite date, sur présentation des titres, aux bureaux des usines de Feignies de la société et dans tous les bureaux et agences des établissements de crédit suivants:

Crédit du Nord;
Banque nationale pour le commerce et l'industrie;
Crédit lyonnais;
Société générale;
Comptoir national d'escompte de Paris.

Le conseil d'administration.

PUBLICITÉ

CONCERNANT

les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle

Par ordonnance du tribunal cantonal d'Albestroff en date du 15 juin 1955 et aux termes de l'article 2361 du code civil local, le certificat d'hérédité VI 88/48 délivré après le décès de Wurtz (Marie-Joséphine), épouse Laurent Imhoff, en son vivant sans profession à Vittersbourg, est infirmé.

Albestroff, le 15 juin 1955.

Le greffier du tribunal cantonal.

DEMANDES D'ENVOI EN POSSESSION DE SUCCESSIONS

Par jugement du tribunal civil de Saint-Quentin rendu en chambre du conseil le 24 février 1955 sur la requête présentée au nom de M. Ulysse-François-Constant Mory, cultivateur, demeurant à Serain (Aisne), veuf de Marie-Florestine Couverchelle, ayant Me Labouret pour avoué, il a été donné acte à M. Mory de sa demande d'envoi en possession de la succession de Marie-Florestine Couverchelle, son épouse, en son vivant demeurant avec lui, décédée le 9 novembre 1954 sans laisser aucun héritier connu au degré successible, et, avant d'y faire droit, il a été admis qu'elle serait rendue publique, conformément aux prescriptions de la loi.

Pour extrait certifié sincère par l'avoué soussigné, à Saint-Quentin, le 2 avril 1955.

Signé: JEAN LABOULET.

DEMANDES DE CHANGEMENT DE NOM

M. Georges Dembinski, né à Paris (12e) le 20 août 1929, et Mme Rachel-Renée Lewin, née à Paris (11e) le 13 janvier 1932, son épouse, demeurant tous deux à Troyes, 97, rue Emile-Zola, déposent une requête auprès du garde des sceaux à l'effet de substituer à leur nom patronymique celui de Denis.

AVIS DIVERS

Société anonyme des Forges et Aciéries du Nord et de l'Est

CAPITAL: 3.811.500.000 F

SIÈGE SOCIAL: 25, RUE DE CLICHY, PARIS (9e)

R. C.: Seine n° 54-B 5800; rép. prod.: Seine C. A. E. 10799.

Payement du dividende.

L'assemblée générale du 23 juin 1955 a décidé la répartition suivante: 425 F net par action de 3.000 F au porteur et au nominatif.

Ce dividende sera mis en payement le 4 juillet 1955, contre remise ou estampillage du coupon n° 93, aux caisses de la Banque de Paris et des Pays-Bas et du Crédit du Nord, à Paris et dans leurs succursales en France.

ASSOCIATIONS

ASSOCIATIONS FRANÇAISES

DECLARATIONS
(Décret du 16 août 1901.)

26 mai 1955. Déclaration à la préfecture de Seine-et-Oise. **Soins à domicile aux vieillards.** But: soins à domicile aux vieillards. Siège social: 51, Grande-Rue, Sèvres.

31 mai 1955. Déclaration à la préfecture de police. **Rugby club du bâtiment.** But: encourager la pratique du rugby au sein et selon les règlements de la fédération française de rugby en vue d'assurer le développement physique des membres et amis de la corporation du bâtiment. Siège social: 31, rue de Chézy, Neuilly-sur-Seine.

31 mai 1955. Déclaration à la sous-préfecture de Castres. **Association familiale pour la formation ménagère rurale professionnelle agricole.** But: défendre les droits et intérêts moraux et matériels de toutes les familles, participer à la gestion morale et matérielle de l'établissement et collaborer avec le personnel enseignant au bon fonctionnement de l'établissement. Siège social: centre ménager Sainte-Anne, Massac-Seran (Tarn).

2 juin 1955. Déclaration à la préfecture de police. **Association pour la formation professionnelle dans les industries des métaux.** But: créer et développer les moyens de formation et de perfectionnement professionnel du personnel des entreprises industrielles. Siège social: 33, avenue Hoche, Paris.

3 juin 1955. Déclaration à la préfecture de la Vendée. **Amicale des anciens élèves de la maison familiale du Plessis-Bergeret-la Ferrière.** But: mener toute action d'éducation populaire susceptible d'aider au progrès technique et moral du milieu rural. Siège social: le Plessis-Bergeret, à la Ferrière.

3 juin 1955. Déclaration à la préfecture de la Haute-Loire. **Amicale du cours agricole de Grezes.** But: défense et développement de l'enseignement public agricole. Siège social: école publique de Grezes.

6 juin 1955. Déclaration à la préfecture de la Loire. **Bureau d'aide aux Nord-Africains de Firminy.** But: assistance, bienfaisance, loisirs en faveur des Nord-Africains. Siège social: 10, rue Pasteur, Firminy.

6 juin 1955. Déclaration à la sous-préfecture de Loches. **Comité des fêtes de Sepmes.** But: organiser, coordonner les fêtes et réjouissances de la commune, manifestations artistiques, sportives, musicales, littéraires, agricoles, commerciales et touristiques. Siège social: mairie de Sepmes (Indre-et-Loire).

6 juin 1955. Déclaration à la sous-préfecture de Cambrai. **Olympique sporting club de Saint-Python.** But: pratique du football association. Siège social: chez M. Charles Duplaquet, Grand'Place, Saint-Python (Nord).

7 juin 1955. Déclaration à la sous-préfecture de Sens. **Comité pour la restauration du clocher de Malay-le-Grand.** But: collecter des fonds par des souscriptions, tombolas et l'organisation de fêtes pour la remise en état du clocher de Malay-le-Grand. Siège social: maison communale de Malay-le-Grand (Yonne).

8 juin 1955. Déclaration à la préfecture de la Loire. **Comité de Saint-Etienne de la fédération nationale des malades infirmes et paralysés.** But: grouper les malades pour la défense de leurs intérêts. Siège social: bourse du travail, maison de la Mutualité (salle 41), Saint-Etienne.

10 juin 1955. Déclaration à la sous-préfecture de Largentière. **Association familiale rurale de Laurac.** But: étude et défense des droits et des intérêts moraux et matériels des familles rurales. Siège social: salle des fêtes de Laurac (Ardèche).

13 juin 1955. Déclaration à la sous-préfecture de Neufchâteau. **Association familiale Neufchâteau-Rouceux-Noncourt.** But: défense des intérêts généraux des familles par tous moyens de propagande, d'enseignement, d'éducation et d'entr'aide. Siège social: mairie de Neufchâteau (Vosges).

13 juin 1955. Déclaration à la sous-préfecture de Saint-Gaudens. **Peguilhan-Sports.** But: pratique du football. Siège social: café Cugno, Peguilhan (Haute-Garonne).

14 juin 1955. Déclaration à la préfecture de la Dordogne. **Mission évangélique libre du mouvement de Pentecôte.** But: réunions évangéliques libres de Pentecôte. Siège social: 2, rue de la Selle, Périgueux.

14 juin 1955. Déclaration à la préfecture de police. **Union locale d'Arcueil de l'Union française des associations de combattants et victimes de guerre.** But: grouper, en dehors de toute ingérence politique et confessionnelle, les associations de combattants et victimes de guerre habitant Arcueil, en vue de coordonner leur participation à l'œuvre poursuivie sur le plan national par l'Union française des anciens combattants. Siège social: mairie d'Arcueil.

15 juin 1955. Déclaration à la préfecture de la Loire-Inférieure. **Amicale-Sud des chasseurs de Saint-Lumine-de-Coutais.** But: réglementation de la chasse sur le territoire soumis à sa compétence. Siège social: chez M. Pierre Guillet, la Bromière, Saint-Lumine-de-Coutais.

16 juin 1955. Déclaration à la préfecture de la Vendée. **Société de la Boule de bois de la Taillée.** But: grouper toutes les personnes de la commune désirant pratiquer le sport de la boule en bois. Siège social: mairie de la Taillée.

25 juin 1955. Déclaration à la sous-préfecture de Pontoise. **Association d'éducation populaire Soisy-sous-Montmorency.** But: promouvoir, soutenir, favoriser les œuvres d'éducation populaire, notamment: les réunions d'études, les conférences, les institutions ayant pour but le développement de l'éducation et de l'instruction. Siège social: 61, allée du Parc, Soisy-sous-Montmorency (Seine-et-Oise).

ASSOCIATIONS ETRANGERES

AUTORISATIONS
(Décret-loi du 12 avril 1939.)

18 avril 1955. Arrêté du ministre de l'intérieur. (Autorisation enregistrée à la préfecture du Nord le 27 mai 1955.) **L'Union belge de Wattrelos.** But: faciliter les relations entre tous les Belges résidant à Wattrelos et resserrer entre eux les liens de fraternité. Siège social: 13, Grand'-Place, Wattrelos.

Paris — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.

CAISSE NATIONALE DES BARREAUX FRANÇAIS

La loi n° 48-50 du 12 janvier 1948 (*Journal officiel* du 13 janvier 1948) relative aux droits de plaidoirie des avocats et le décret n° 55-413 du 2 avril 1955 (*Journal officiel* du 14 avril 1955) portant règlement d'administration publique pour l'application de cette loi ont été réunis en une brochure spéciale.

Cette brochure de 24 pages de format in-8° carré, qui porte le n° 1032, présentée sur beau papier et sous couverture forte, est mise en vente au prix de **35 F** ou expédiée franco contre versement du montant de la commande à la Direction des Journaux officiels, 31, quai Voltaire, Paris (7e).

(*Règlement par mandat-poste, chèque bancaire ou chèque postal* [*C. C. P.* 9063-13 *Paris*].)